



ACTUEEL 2016	ONZE BELANGEN	Nieuwsbrieven	CONTACT	Fotogalerij	Links
	Klein nieuws	Nieuwsbrief /	Lidmaatschap		
	Oosterwold	Bulletins 2015	Financiën		
	Vogelhorst I & II	Nieuwsbrief /	Nieuwsbrief		
	Windmolens	Bulletins 2014	Meldpunt overlast		
	Wateroverlast V-I	Bulletins 2013	Over ons		
	Verkeer	Bulletins 2012			
	Glasvezel	Bulletins 2011			
	Braambergen	Bulletins 2010			
	Vliegveld Lelystad	Bulletins 2009			
	Vervoer	Oude bulletins			
	Veiligheid				
	Boswachterij				
	Ecudorp				
	Nobelhorst-				
	Beverbos				

Vliegveld Lelystad: Vliegveld oude info

UW BIJDRAGE AAN EEN LEEFBARE WIJK

U kunt ook lid van onze belangenvereniging worden voor 15,- per jaar (jan - dec) en dan houden wij u incidenteel via onze **nieuwsbrief** op de hoogte over diverse zaken in onze wijk en nabije omgeving; check ook regelmatig onze website voor nieuws. Lid worden? Klik hieronder op de **button**, vul het contactformulier in en maak het lidmaatschap over op **NL06 SNSB 0903 383 942 t.n.v. Belangenvereniging Almere Hout te Almere**. U ontvangt een bevestiging van inschrijving; dit kan even duren. Bedankt!

Met uw lidmaatschap geeft u ons financiële ondersteuning die we nodig hebben voor flyers of posters in de wijk, kosten website, secretariaat beheer kopieën e.d. Voor eventuele juridische bijstand zullen we apart gelden werven indien nodig.

Ontvang voortaan onze nieuwsbrief als nieuw lid



WILT U MEER DOEN? WILT U MEER DOEN DAN UW LIDMAATSCHAP? DAT KAN ALS ACTIEF LID

Als actief lid van onze Belangenvereniging kunt u meedenken met ons bestuur of meehelpen in kleine werkgroepen met een bepaald onderwerp zoals groenvoorziening, wateroverlast, verkeer en veiligheid, windmolens, glasvezel e.d. U kunt zelf uw inzet bepalen. Wij kunnen altijd uw inzet gebruiken en waarderen!

"Graag werken we samen met u aan een mooi en leefbaar Almere Hout!"

ACTUEEL NIEUWS

Voor ACTUEEL nieuws klik links in de menubalk en kijk ook bij de onderliggende pagina's 'ONZE BELANGEN'

VLIEGVELD LELYSTAD ACTUEEL

Nov 2016. Vertraging uitbreiding Lelystad Airport

Fikse vertraging uitbreiding Lelystad Airport

<http://www.telegraaf.nl/e/27132030>

INLEIDING 2015

VLIEGVELD LELYSTAD-AIRPORT zie pagina's hieronder

Alle verzamelde berichten die eerder gepubliceerd zijn in onze infobulletins, bezwaarschriften, aanbevelingen, relevante in de media gepubliceerde artikelen en memo's staan op onderstaande pagina's en vormen een levendig verslag van de tot dusverre gevoerde strijd. De jongste ontwikkelingen staan bovenaan.

Op deze pagina bericht de BAH over het bestrijden van de plannen van luchtvaart-autoriteiten en overheid om van het vliegveld Lelystad (Lelystad Airport) een grote regionale luchthaven te maken omdat Almere en specifiek de bewoners van Almere Hout: Vogelhorst I en II, Paradijsvogelweg, Nobelhorst (Almere Hout Noord) en Overgooi te maken met veel lawaaioverlast en luchtvervuiling omdat Boeings pól over onze wijk (zouden) vliegen. De geplande vliegroute waren op de kaart níet maar uiteraard wél over bewoond gebied gepland want onze wijk stond niet eens op hun gebruikte kaart! Om deze aanslag op ons woongenot te voorkomen heeft de Belangenvereniging Almere Hout al sinds 1995 tot twee maal toe een beroeps procedure gewonnen en zelfs één maal een hoger beroep! Het eerste bericht over onze inspanningen verscheen in augustus 1996 en sindsdien is het op dit front niet meer rustig geweest. In juli 2014 hebben we ons laatste zienswijze bij het ministerie MIM ingediend en kunnen indienen. Inmiddels zijn de vliegroutes niet meer direct over Almere Hout maar buigen ze af vóór de A-27 (kant Zeewolde) over het randgebied en toekomstige woongebied Oosterwold.

=====
 =====

3/11/2015 Experts kritisch over uitbreiding

Experts kritisch over uitbreiding Lelystad Airport

Wetenschappers zijn zeer kritisch over de kabinetsplannen om Lelystad Airport uit te breiden. Zo stoelt de visie op de milieueffecten op kennis van twintig jaar geleden en is het risico op botsingen met vogels slecht in kaart gebracht, was woensdag te horen tijdens een rondetafelgesprek in de Tweede Kamer.

"Het lijkt nergens op", zei emeritus hoogleraar milieukunde aan de Universiteit van Amsterdam Lucas Reijnders over de milieurapportages.

Hij wees op recente wetenschappelijke studies waaruit blijkt dat aannames over opstijgen, landen en taxiën in het verleden schromelijk zijn onderschat. Er komen simpelweg meer verontreinigende stoffen in het milieu dan gedacht, benadrukt de expert. "Wat wordt berekend is volstrekt toevallig, ik denk dat dat echt niet kan."

Vogels

Onderzoekers stelden eerder dat vogelpopulaties in gebieden rond Lelystad Airport geen groot gevaar voor het luchtverkeer zouden betekenen. "Maar het rapport overtuigt mij niet", zei onderzoeker ruimtelijke ordening aan Wageningen University Roel During.

Zo wordt het vlieggedrag van de dieren onderschat en is er in zijn ogen te weinig informatie om harde conclusies te kunnen trekken. "Zoek dat goed uit, want je wilt niet dat een vliegtuig neerstort op een woonwijk daar", aldus During.

Economische impuls

Uitbreiding zou echter economisch een goede impuls betekenen voor het gebied, stellen voorstanders. De angst dat alle investeringen in Lelystad weggegooid geld blijken, zijn volgens luchtvaartonderzoeker bij onderzoeksbureau SEO Guillaume Burghouwt ongegrond.

"Lelystad komt echt wel vol. Er is voldoende marktpotentieel. De luchthaven is dichtbij de Randstad en mensen vliegen graag goedkoop."

Het kabinet wil dat Lelystad Airport over vier jaar de tweede luchthaven van Nederland wordt. Schiphol bereikt naar verwachting tussen 2018 en 2023 het maximum van 510.000 vluchten per jaar. Lelystad Airport moet vanaf 2018 vluchten van Schiphol overnemen tot een totaal van 45.000 vluchten in 2043.

De Kamer debatteert donderdag met staatssecretaris van Infrastructuur [*Wilma Mansveld (PvdA)*] over de plannen.

Door: Novum - www.nu.nl

18/5/15 Luchtvaartoverleg

Op 18 mei 2015 is de Belangenvereniging Almere Hout aanwezig geweest bij het Luchtvaartoverleg georganiseerd door Natuur & Milieu Flevoland in Lelystad.

Op de agenda stond o.a.:

- CROL en de Alderstafel.
- uitnodiging platform van Nederlandse Stichting Geluidshinder.
- toelichting door Sandra van der Vegt en André van den Berg van de Provincie Flevoland, over het verdere verloop van de uitbreiding van Luchthaven Lelystad. Sandra zal ingaan op de totale ontwikkeling van de luchthaven en André zal m.n. aandacht besteden aan de NB-wet.
- Uitgebreide gelegenheid voor het stellen van vragen.
- Hoe verder - monitoring - wie doet wat?

BEKNOPT VERSLAG VOLGT

14/4/15 Vliegroutes over randen Oosterwold

Officiële bekendmaking vasstelling luchthavenbesluit - www.overheid.nl

Volgens de kaarten raken de geluidslijnen duidelijk de randen in Oosterwold.

De overlast is het meest merkbaar bij Dronten-West, Biddinghuizen en in het buitengebied van Zeewolde.

De definitieve vliegroutes moeten nog door staatssecretaris Mansveld worden vastgesteld, maar zullen naar verwachting grotendeels gelijk zijn aan de routes zoals die in 2014 zijn voorgesteld door kabinetsadviseur Hans Alders. De routes hangen af van de windrichting.

Bij westelijke wind: vliegtuigen stijgen op richting Almere, maken op circa 600 meter hoogte bij Almere Oosterwold een U-bocht en stijgt langs bedrijventerrein Trekkersveld bij Zeewolde naar het noordoosten door tot circa 4.500 voet (1.500 meter). Om het dalende Schipholverkeer niet te hinderen, mogen vliegtuigen vanaf Lelystad pas ter hoogte van Biddinghuizen door stijgen tot 6.000 voet (2.000 meter) om Flevoland bij Elburg te verlaten. Landende vliegtuigen vliegen aan via het Ketelmeer. Op 3.000 voet hoogte passeren ze Dronten West en dalen dan in een rechte lijn door naar de luchthaven.

Bij een noordoostelijke wind: vliegtuigen stijgen tussen Dronten West en Swifterbant door en bereiken boven het Ketelmeer 6.000 voet.

Landend vliegverkeer komt Flevoland op 6.000 voet binnen bij Elburg en daalt langs Biddinghuizen, Trekkersveld Zeewolde en maakt boven Almere Oosterwold op circa 1.700 voet (600 meter) een U-bocht om tegen de noordoosten-wind in te landen.

Komen er ook nachtvluchten?

Lelystad Airport is open vanaf 06.00 uur tot 23.00 uur, met een uitloop tot 24.00 uur voor vliegtuigen die door onvoorziene omstandigheden zijn vertraagd. Nachtvluchten - waar enkele maatschappijen om vragen - zijn niet toegestaan: de politiek is daar fel tegen gekant. (Voor nu! Let op voor de salami tactiek want in de toekomst staan ze hier vast weer soepeler tegenover)

=====

29/3/15 Berichten van actiegroepen tegen vliegveld

=====

Bericht van BHZ.nl (Biddinghuizen tegen uitbreiding vliegveld Lelystad)

<http://geenvliegroutesbhz.blogspot.nl/2015/03/uitbreiding-lelystad-airport-gaat-door.html>

Bericht van vlieghinder.nl

<http://www.vlieghinder.nl/nieuws/artikel/uitbreiding-lelystad-airport-moet-schiphol-ontlasten>

=====

2014

Arkefly wil niet naar Lelystad 7/4/14

<http://www.omroepflevoland.nl/Nieuws/111718/lelystad-arkefly-gang-naar-lelystad-airport-nog-onbespreekbaar>

ZIENSWIJZE AAN MINISTERIE- ingezonden 21 juli 2014

=====

Van:

Belangenvereniging Almere Hout (BAH) Almere, 21 juli 2014

Aan:

Ministerie Infrastructuur en Milieu
Directie Participatie
Ontwerp Luchthavenbesluit Lelystad
Postbus 30316
2500 GH Den Haag

AANGETEKEND

Onderwerp: zienswijze Luchthavenbesluit luchthaven Lelystad

Geachte mevrouw, mijnheer,

Inleiding

1 De Belangenvereniging Almere Hout (BAH) wil graag haar zienswijze geven op het boven vermelde concept Luchthavenbesluit. In deze zienswijze geeft de BAH aan welke kanttekeningen de BAH plaatst bij de aangekondigde plannen. Aandacht zal worden geschonken aan de voorgeschiedenis, het ontbreken van een volwaardig MMA en van een locatie-MER, de gevolgde salamatactiek, de evaluatie na de eerste tranche dan wel een beperking tot de eerste tranche, de ernstige omissies in het onderzoek van de gevolgen voor Almere, de struisvogelpolitiek (van het gemeentebestuur) van Almere, de nachtsluiting, de vliegveiligheid, de samenhang tussen emissies van luchtverkeer en autoverkeer, en de business case. Daarna wordt afgesloten met een samenvatting van de belangrijkste aandachtspunten en eisen.

2 Het moet de BAH overigens meteen al van het hart dat het moeilijk is om de huidige zienswijzeprocedure niet als een fopspeen te zien. Terwijl de zienswijzeprocedure nog loopt en de Commissie MER nog op haar advies over de MER broedde, heeft de Tweede Kamer op 25 en 26 juni 2014 al een standpunt ingenomen. Volstrekt onduidelijk is waarom het oordeel van de Tweede Kamer niet kon wachten op de zienswijzen van de insprekers over het conceptbesluit, het advies van de Commissie MER, de reactie van de staatssecretaris op deze stukken, het advies van de Raad van State etc., dus tot september 2014.

Overigens heeft ook de staatssecretaris niet de zorgvuldigheid kunnen opbrengen om even te wachten tot de Commissie MER had geadviseerd.

Inspraak is ook in deze procedure dus een fopspeen. Daarom overweegt de BAH serieus deze besluitvorming toch met een beroep op het Verdrag van Aarhus en de overige relevante internationale regelgeving ter toetsing voor te leggen aan de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State.



**Mens en dier willen straks
nog rustig slapen** Vliegveld
Lelystad - VLIEG OP !

Voorgeschiedenis

3 Het is opvallend dat na de vier uitspraken van de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State van 2003, 2005, 2007 en 2011 nu eindelijk een – op het eerste gezicht serieus ogend – onderzoek is gedaan naar de voor- en nadelen van de uitbreiding.

Als de BAH niet systematisch de Afdeling bestuursrechtspraak in de gelegenheid had gesteld de onrechtmatigheid van de eerdere aanwijzingsbesluiten vast te stellen, dan had er nu al een baan gelegen zonder dat de milieueffecten daarvan adequaat waren onderzocht, zonder dat er een behoorlijk onderzoek was gedaan naar de mogelijke en wenselijke vliegroutes etc.

Er is dus over een lange periode sprake geweest van zeer onzorgvuldige besluitvorming rond de uitbreiding van de luchthaven. Dat zorgt er voor dat de BAH nog steeds met gepast wantrouwen naar de huidige plannen kijkt.

4 Reeds eerder heeft de BAH opgemerkt dat zij het beoordelen van alle effecten van de voorgenomen uitbreiding én het onderzoeken van een volwaardig MMA als belangrijkste opgaven van de MER zag. De BAH moest helaas lezen dat het onderzoeken van het MMA niet verplicht is, en ook niet zou gebeuren. Dat holde de betekenis van de MER-procedure aanzienlijk uit. Daarom heeft de BAH in september 2013 aangedrongen op het alsnog ontwikkelen van een volwaardig MMA. Helaas is hier geen gevolg aan gegeven.

Opvallend is dat hoewel wettelijk gezien de advisering door de Commissie MER evenmin verplicht was, die toch om advies is gevraagd. Kennelijk is dat voor de aanvrager ongevaarlijker dan het onderzoeken van een volwaardig MMA. Opvallend daarbij is ook dat het advies van de commissie MER over de MER als mosterd na de maaltijd komt: de Tweede Kamer heeft niet de zorgvuldigheid opgebracht hier op te wachten alvorens een standpunt in te nemen.

Gevolgen van het ontbreken van een volwaardig MMA en een locatie-MER

5 De nu voorgestelde routes zijn om het luchtverkeer naar Schiphol, het luchtverkeer over de Veluwe en de bebouwde kernen zoveel mogelijk te vermijden, zo complex geworden en moeten met zulke geavanceerde vliegtuigen worden gevlogen dat dit nogmaals illustreert dat de keuze voor uitbreiding van vliegveld Lelystad een zeer ongelukkige locatiekeuze is.

Er moeten allerlei ingewikkelde bochten worden gevlogen, er moet enorm om worden gevlogen, en er moet op allerlei ingewikkelde hoogtes worden gevlogen. Het is daarom zeer sterk de vraag of de nu voorgestelde routes in de praktijk wel haalbaar zijn. Het is mede daarom onbegrijpelijk dat de plannen voor de uitbreiding van vliegveld Lelystad toch worden doorgezet.

Daarom wil de BAH er nog voor de laatste keer op aandringen op de plannen terug te komen. Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Salamitactiek

6 Steeds weer krijgt de BAH de indruk dat de aloude salamitactiek wordt toegepast. Als referentiepunt moet worden genomen de situatie zoals die vergund was ingevolge de Aanwijzing 1991. Voor het referentiepunt zouden de later verleende ontheffingen en de aanwijzing 2001, inclusief de rechterlijke gedoogbeslissing, buiten beschouwing moeten blijven. In de Nota van Toelichting bij het conceptbesluit wordt op pag. 13 eindelijk erkend dat de voorlopige voorziening van 2007/2011 de iure niet de referentiesituatie is, maar alleen het gebruik van de luchthaven conform het aanwijzingsbesluit van 2001 voorlopig mogelijk maakt. Een voorlopige voorziening is een tijdelijke maatregel waarvan Lelystad Airport op eigen risico gebruik heeft gemaakt, maar allerminst een definitief toegestaan gebruik.

Het gaat om 1991 als referentiesituatie, en dus om een gigantische uitbreiding van het vliegveld. Herhaaldelijk wordt toch geprobeerd de voorlopige voorziening als referentiesituatie binnen te smokkelen.

Meer dan in vorige procedures komt de aap uit de mouw: er wordt gemikt op 45.000 vliegbewegingen op het niveau Boeing 737 of Airbus 320. Daarbij zal het – zeker na de redelijkerwijze te verwachten volgende stap: opheffing van de nachtsluiting – uiteindelijk gaan om veel verkeer, ook gedurende de hele nacht, met veel lawaaiige vliegtuigen die net op de 2.400 meter baan kunnen. Van een groene en blauwe provincie wordt ondanks al vrome voornemens en verwachtingen in het Omgevingsplan Flevoland *Flevoland* een *herrie*provincie.

Evaluatie na de eerste tranche of beperking tot de eerste tranche?

7 In het Aldersadvies van 2012 en door het kabinet is gesteld dat de verdere groei van 25.000 naar 45.000 vliegtuigbewegingen, de tweede tranche, pas zal plaatsvinden na evaluatie van de effecten op 'de uitvoering van de business case, de werkgelegenheid, het effect op duurzame landbouw en het vermijden van hinder in woonkernen en verstoring van natuur'. Allereerst valt op dat deze fasering met bijbehorende evaluatie niet is vastgelegd in het conceptbesluit. Daarmee is zij niet bindend en kan er later een loopje mee worden genomen.

Als die fasering en evaluatie serieus zijn bedoeld, dan zouden zij uitdrukkelijk in het conceptbesluit moeten worden vastgelegd en zou nu al moeten worden aangegeven aan de hand van welke parameters die evaluatie zal plaatsvinden.

Anders moet de BAH veronderstellen dat de door Lelystad Airport mettertijd in te huren en betaalde onderzoeksbureautjes op basis van alsdan verzonden parameters zullen vaststellen dat het goed gaat met de business case en de werkgelegenheid, en dat het allemaal wel meevalt met de duurzame landbouw en de geluidhinder en de verstoring van de natuur. 'Wie betaalt, bepaalt', geldt in de wereld van de opdrachtonderzoekjes.

Er zal een vanzelfsprekende ambitie bij Lelystad Airport zijn om de gedane investeringen zoveel mogelijk terug te verdienen. Schiphol is altijd een rupsje nooit genoeg geweest, dus waarom zou dat nu anders zijn?

8 De BAH sluit zich daarom aan bij het standpunt van het gemeentebestuur van Dronten en van Natuur en milieu Flevoland dat het beter is om de besluitvorming vooralsnog te beperken tot 25.000 vliegbewegingen, en pas na een grondige evaluatie te beslissen over een eventuele doorgroei naar 45.000 vliegbewegingen, dan wel het bij 25.000 vliegbewegingen te houden. Het tegenargument dat de exploitant dan niet zal durven of willen investeren, is niet valide, omdat daarmee ook komt vast te staan dat die evaluatie niet serieus is bedoeld. Als die evaluatie niet tot een stopbeslissing kan leiden, waartoe dient zij dan? Daarom acht de BAH het absoluut noodzakelijk om de fasering uitdrukkelijk vast te leggen in het conceptbesluit en daarin nu ook al de parameters voor de evaluatie te expliciteren zodat er mettertijd een reële evaluatie kan plaatsvinden.

Locatie-MER ontbreekt

9 Kennelijk moest vooral voorkomen worden dat er een locatie-MER zou moeten worden gemaakt. Zo'n MER zou natuurlijk

een goed idee zijn geweest, omdat de huidige locatie uiterst ongelukkig is, en er toe leidt dat om de plannen toch nog maar te redden, allerlei te verwachten effecten wordt onderbelicht.

Toch is 2014 het moment om alsnog met de kennis van nu naar alternatieven te kijken, vooral naar een verplaatsing naar de buurt van Dronten, aan een hoogwaardige spoorverbinding. Wie gaat er nou straks met een busje van station Lelystad helemaal naar dat vliegveld boemelen? Bovendien is bij een locatie vlak bij Dronten per saldo sprake van minder gehinderden. Dat is niet niks.

10 Als het uitgangspunt de referentiesituatie conform de aanwijzing 1991 is, dan is het effect van een verplaatsing, de kapitaalvernietiging, nog zeer beperkt. Helaas heeft men zich in Den Haag voor dat alternatief afgesloten: omdat die baan bij Lelystad er al ligt, moet die maar worden uitgebreid, en omdat die al wordt uitgebreid, moet die maar verder worden uitgebreid. Incrementele besluitvorming dus. Er moet daarom alsnog een locatie-MER voor een alternatief vlak bij Dronten worden gemaakt.

En Almere dan?

11 In het hele besluitvormingstraject leek het tot voor kort alsof Almere niet bestaat. Op p. 14 van de Notitie voor de MER werd gesteld dat er geen interferentie zal zijn 'met de bouwplannen die gepland zijn bij de ontwikkeling van Almere'. De vraag is of men hierbij wel eens op de kaart van Flevoland heeft gekeken. Er is in Almere al veel bebouwing ten Zuiden van de baan (Vogelhorst, Nobelhorst, Overgooi), en die zal de komende decennia alleen maar worden uitgebreid, eerst met de gebieden Vogelhorst II en Nobelhorst ten Zuiden van de A27, en daarna ook ten Noorden van de A27: Oosterwold.

Ernstige omissie in het onderzoek

12 Er zit in elk geval een ernstige omissie in het onderzoek. Er wordt wel regelmatig gesproken over Oosterwold, maar de al bestaande bebouwing enkele kilometers verderop in Vogelhorst I en II, de Prieelvogelweg en de Paradijsvogelweg, en Nobelhorst blijft systematisch buiten beschouwing.

Heel bijzonder waren de ervaringen van BAH-leden bij de presentatie van Alders c.s. op 2 juli 2014 in Lelystad. Op de gebruikte grote kaarten was heel Vogelhorst I en II met meer dan 500 huizen en zo'n 1.500 inwoners helemaal niet ingetekend, niet als bestaande bebouwing, niet als geplande bebouwing! Het zou volgens een dienst doende functionaris gaan om kaarten van het Kadaster uit 2013. Toch bestaat Vogelhorst I al meer dan 20 jaar! Overigens staat Overgooi op die kaarten ook als geplande bebouwing, terwijl daar ook al zo'n 10 jaar huizen staan.

We moeten er daarom van uitgaan dat Vogelhorst I en II bij de berekening voor het gebruik van baan 05 bij het dalen vanuit het Zuiden helemaal niet zijn meegerekend. Op p. 35-37 en 60 van de Nota van Toelichting ontbreken deze woongebieden ook, behalve inzake de hierna vermelde piekbelasting. Dit terwijl bij het maken van de bocht naar het Westen en die naar het Noorden vol gas gevlogen zal worden, met in de tweede bocht zelfs een piekbelasting van 80 dB(A). Wordt door een vliegtuig ook maar enkele seconden te laat afgebogen, dan wordt er gewoon over Prieelvogelweg en de Paradijsvogelweg en Vogelhorst II en I gevlogen. Door hier allemaal geen rekening mee te houden wordt het aantal gehinderden in de berekeningen systematisch kunstmatig laag gehouden.

13 Wij citeren verder de gemeentelijke website over Oosterwold:

'Almere Oosterwold is het oostelijk deel van Almere 2.0. Hier is ruimte voor 15.000 nieuwe woningen, terwijl het gebied zijn groene en agrarische karakter behoudt en verder ontwikkelt. Almere streeft in dit stadsdeel naar een rijke variatie aan woon- en werkmilieus en voorzieningen in lage dichtheden, als tegenhanger van de hoogstedelijke westelijke ontwikkeling en als voortzetting van de woonmilieus in de Gooi- en Vechtstreek.'

Het is over dit 'organisch te ontwikkelen' gebied met zijn 15.000 woningen, dus zo'n 40.000 – 50.000 inwoners, en met zijn 'groene en agrarische karakter', dat bij enkele seconden te laat naar het Oosten afdraaien de stijgende vliegtuigen op baan 05 vol vermogen stijgend hun bochten zullen draaien naar het Oosten en het Noorden, en de dalende vliegtuigen uit de hemel zullen duiken naar het Westen en het Noorden richting vliegveld. Beschouw dat maar als 'een voortzetting van de woonmilieus in de Gooi- en Vechtstreek'. Daar zal toch straks echt niemand willen wonen die niet stokdoof is? Kortom, wie verzint het nou om een vliegveld uit te breiden richting een stad met straks meer dan 300.000 inwoners in het verlengde van de startbaan?

14 Verder weten alle betrokkenen dat als puntje bij paaltje komt, piloten volkomen vrij zijn om zo hun eigen interpretatie aan die routes te geven. Dat is nu in Almere al goed te merken: daar vliegen allerlei vliegtuigen richting Schiphol op routes waar ze helemaal niet behoren te vliegen.

Daarom ook zou de geluidhinder in de wijken in Almere ten Noorden en Zuiden van de A27 (Nobelhorst, Almere Hout/Vogelhorst, Oosterwold), inclusief de piekbelastingen en de te verwachten afwijkingen van de route, serieus in beeld moeten worden gebracht waarbij wordt uitgegaan van het scenario dat al die bochten niet goed uitvoerbaar zijn. Daarvoor zou er in elk geval ook meer duidelijkheid moeten komen over de te verwachten vlootmix.

Daarom moet alsnog onderzoek worden gedaan naar de vraag: wat wordt precies de geluidhinder in de wijken in Almere ten Noorden en Zuiden van de A27 (Nobelhorst, Almere Hout/Vogelhorst, Oosterwold), inclusief de piekbelastingen, waarbij ook wordt uitgegaan van het scenario dat al die bochten niet altijd uitvoerbaar zullen zijn.

Struisvogelpolitiek (van het gemeentebestuur) van Almere

15 Frappant in dit verband is de struisvogelpolitiek van het gemeentebestuur van Almere.

In de zienswijze van 1 juli 2014 van B&W van Almere en van de gemeente Almere wordt aandacht gevraagd voor:

1 uitsluiten van een eindnaderingshoogte van 2.000 ft. voor baan 05;

2 verankeren van experimenteeruimte voor een eindnaderingshoogte voor baan 05 van 1.500 ft.;

3 verschaffen van inzichten in cumulatieve geluidseffecten voor Oosterwold;

4 heldere afspraken over de gevolgen voor de ontwikkeling van Oosterwold en monitoring van de waardeontwikkeling van rijksgronden aldaar.

16 Punt 4 impliceert dat de door het gemeentebestuur van Almere gehoopte kip met de gouden eieren, waaruit Almere Poort

moet worden gefinancierd, geslacht gaat worden, zeker als het gemeentebestuur eerlijke voorlichting gaat geven aan de geïnteresseerden in het vrije wonen in Oosterwold. Dit vrije wonen zal zeker niet vrij van ernstige geluidhinder zijn. Een fiasco van Oosterwold zal ongetwijfeld ook zijn weerslag hebben op het huishoudboekje van Almere, en daarmee op dat van haar inwoners.

Verder (3) bestaat er kennelijk onvoldoende kennis over de cumulatieve effecten van alle snelwegen A27 en A6 en vliegroutes. Het gemeentebestuur erkent verder dat met de geluidscontour van 40 dB(A) er 1.739 ernstig gehinderden zullen komen. Natuur en milieu Flevoland wijst er terecht op dat het concept Luchthavenbesluit conflicteert met de Rijksstructuurvisie RRAAM uit november 2013! Kortom, of je schrijft Oosterwold af als toekomstig gebied voor bewoning, of je keert je tegen de geplande ontwikkeling van het vliegveld.

17 Het is niet dat het gemeentebestuur van Almere anno 2014 de bui nog niet ziet hangen. Op p. 3 van de zienswijze wordt er op gewezen dat precieze ligging van de routes en de daarbij behorende eindnaderingshoogte nog niet duidelijk zijn. 'Het gevolg daarvan is dat onduidelijk is welke milieu-, geluids- en veiligheidseffecten routevariant B+ op Oosterwold zal hebben.' Duidelijk is dat het gemeentebestuur vindt dat in de MER-procedure nog geen gedegen onderzoek naar de routestructuren heeft kunnen plaatsvinden. Het gemeentebestuur vindt dit kennelijk een zo ernstige omissie dat met een gang naar de burgerlijke rechter in de toekomst wordt bedreigd.

De BAH sluit zich aan bij dit standpunt over het onvoldoende zorgvuldige onderzoek.

18 Opvallend is in dit verband dat nu ineens op pag. 3 van de zienswijze wordt gesteld dat een eindnaderingshoogte van baan 05 van 2.000 ft. voor Almere 'absoluut onaanvaardbaar' is. Reden: daarmee komt de bestaande en toekomstige woonbebouwing in Almere Hout, Nobelhorst en Oosterwold 'onder directe invloed van de vliegroutes'. Eindelijk ziet het gemeentebestuur van Almere enigszins het licht. De BAH ondersteunt van harte het standpunt dat gekozen moet worden voor een lagere eindnaderingshoogte voor zover deze er toe leidt dat de twee relevante bochten Noordelijker, en dus verder weg van de bestaande bebouwing, kunnen worden gemaakt. Hiervoor moet nu al in de besluitvorming ruimte worden gemaakt.

19 Het gemeentebestuur van Almere steekt vervolgens echter weer zijn kop in het opgespoten bouwzand. De conclusie zou immers moeten zijn dat zonder een aangepaste MER over de definitieve routestructuur er nu nog geen Luchthavenbesluit kan worden vastgesteld. En de conclusie zou ook moeten zijn dat anders de ontwikkeling van Oosterwold, Vogelhorst II en Nobelhorst zou moeten worden stop gezet. Het zelfde geldt als toch een eindnaderingshoogte van 2.000 ft. voor baan 05 het best haalbare zou blijken te zijn.

Het zoveelste fiasco van de ruimtelijke ordening tekent zich af. Het gemeentebestuur van Almere blijft echter braafjes rommelen aan de marge.

Nachtsluiting

20 Voorgesteld wordt de nachtsluiting te beperken van 23:00 tot 6:00 uur, met een uitloop van 23:00 tot 24:00 uur. In de praktijk zal dan menig vlucht zo worden gepland dat zij kort voor 23:00 moet binnenkomen, maar feitelijk altijd later. Denk aan de 'randen van de nacht' en Schiphol.

De BAH wijst erop dat volgens de Europese richtlijn omgevingslawaaï kleine en regionale velden een nachtsluiting horen te kennen van minimaal 7, maar liever 8 uur. Dat is niet voor niets omdat zeker van 6:00 uur tot 7:00 uur de verstoringsgevoeligheid van de mens groter is dan normaal.

Onderzocht dient te worden hoe vaak gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheid nachtvluchten uit te voeren. Het beleid met betrekking tot nachtvluchten (dus tussen 23:00 uur en 7:00 uur) zou naar onze mening moeten zijn dat deze *niet* plaatsvinden op vliegveld Lelystad, behoudens een zeer uitzonderlijke noodsituatie. Een zodanige noodsituatie doet zich natuurlijk niet voor als systematisch vluchten zo worden gepland dat ze als regel te laat zijn.

De gevolgen van de voorgestelde zeer beperkte nachtsluiting zouden eerst zeer nauwkeurig moeten worden onderzocht, allereerst voor de mensen. Waarschijnlijk slapen politici en vliegveldbestuurders alleen van 23:00/24:00 tot 6:00 uur, maar zeer veel mensen slapen al eerder, en zeker langer dan tot 6:00 uur. Er zijn ongetwijfeld veel studies beschikbaar over de gezondheidsschade voor mensen die al om 6:00 uur worden wakker gevlogen. De BAH wijst bijvoorbeeld op <http://www.nu.nl/gezondheid/3791348/slaaptkort-vergroot-risico-alzheimer.html>, maar voor wie wil vinden, zijn er bij enig zoeken ongetwijfeld veel meer onderzoeken te vinden. Voor de mens is niet te vroeg wakker worden van groot belang. Volgens de Notitie komt de grote spits, voor richting ZW (baan 23), tussen 6 en 8 's morgens. Om 6:01 uur al zullen dus al de inwoners van Zuidelijk Flevoland worden wakker gevlogen.

Op een van de bijeenkomsten met inwoners van Flevoland zei de heer Alders dat de periode van 6:00 tot 7:00 door de Nederlandse politiek niet als nacht wordt gezien. Dat standpunt valt niet serieus vol te houden. Het lijkt ook niet serieus te worden volgehouden: in de Nota van Toelichting wordt op p. 60 vermeld: 'gedurende de nacht (i.c. tussen 6.00 en 7.00 uur in de ochtend'. Ook hier wordt dus het licht in de duisternis gezien: in elk geval tussen 6:00 en 7:00 uur is het gewoon nacht! Daarom zou naar het oordeel van de BAH de nachtsluiting in elk geval tot 7:00 uur moeten duren.

Voor de dieren geldt natuurlijk een minder strak schema. Intussen is in eerdere studies, zoals die voor de vorige MER, onvoldoende ingegaan op de gevolgen voor nachttactieve dieren. Die zijn namelijk actief zolang het donker is, en dat is niet alleen van 24:00 tot 6:00 uur het geval.

21 De BAH moet nu maar aannemen dat het echt niet de bedoeling is de hele nacht te gaan vliegen. Misschien is dat wel al te goedgelovig: voortdurend wordt er door de luchtvaartsector op nachtopenstelling aangedrongen, of zelfs als voorwaarde gesteld voor verplaatsing vanaf Schiphol. Arkefly en Corendon doen niets anders dan dat eisen, en Transavia zal toch ook niet eeuwig met nachtvluchten op Schiphol worden bevoordeeld ten opzichte van deze maatschappijen? De kartelautoriteit zou hier nog een oordeel over moeten geven. Wat nu als die oordeelt dat Transavia niet bevoordeeld meer mag worden, en dus ook – als de andere maatschappijen dat moeten – naar Lelystad moet? Dan ligt die baan van 2.400 meter er, en dan gaat die natuurlijk ook 's nachts open.

Duidelijk is dat als er eenmaal de faciliteiten zijn voor 's nachts vliegen, er een enorme druk zal ontstaan om de nacht verder te verkorten, eerst via de 'randen van de nacht' en daarna helemaal. Hier wrekt zich opnieuw de salamitactiek: als we allemaal weten dat de charters en vrachtvliegtuigen alleen komen als ze ook de hele nacht kunnen vliegen, waarom wordt dat

dan niet eerlijk toegegeven? Een operatie waarbij de eerste vlucht voor 6:00 uur vanaf Schiphol moet vertrekken, en de laatste na 23:00 op Schiphol moet binnenkomen, en er tussentijds op Lelystad moet worden geland, is natuurlijk operationeel zeer bezwaarlijk, en voor de passagiers zeer onpraktisch: je auto staat op Lelystad, maar je landt op de terugvlucht op Schiphol, en omgekeerd.

22 In het licht van het bovenstaande is het voorgestelde artikel 4 onheilspekkend.

Ingevolge lid 2 kunnen uitzonderingen worden gemaakt voor vliegtuigen die in nood verkeren: begrijpelijk, en voor luchtvaartuigen die voor reddingsacties e.d. worden ingezet: hoe vaak gaat het laatste gebeuren?

Lid 3 zet de deur wagenwijd open voor vluchten die gepland waren om aan te komen voor 23:00 uur, maar die helaas een onvoorziene vertraging hebben, en voor vluchten die zo gelukkig zijn om toch ergens te mogen vertrekken. Bij claims van vertraagde passagiers blijkt volgens de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen zeer vaak sprake te zijn van onvoorziene vertragingen en overmacht: daarom weigeren zij vrijwel systematisch bij vertraging te betalen zolang de rechter niet wordt ingeschakeld. Hoe vaak zal lid 3 wel niet worden toegepast?

Lid 4 zet vervolgens de deur wagenwijd open voor starts tussen 23:00 en 0:00 uur voor vluchten die om allerlei redenen niet op tijd vertrekken, bijvoorbeeld omdat ze dan te vroeg aankomen (c.). Hoe vaak zal lid 4 wel niet worden toegepast?

Conclusie: de uitzonderingen van artikel 4, leden 2 t/m/ 4, moeten veel restrictiever worden geformuleerd. Anders zal er veel te vaak tussen 23:00 en 6:00 uur kunnen worden gevlogen.

Vliegveiligheid

23 De vliegveiligheid wordt bedreigd door vogels, vanuit de Oostvaardersplassen, andere natuurgebieden en elders. In het conceptbesluit bestaat hiervoor onvoldoende aandacht. Zeer expliciet moet er ook aandacht zijn voor de interferentieproblematiek met Schiphol.

Samenhang emissies luchtverkeer en autoverkeer.

24 Om een goede exploitatie mogelijk te maken moet er gekeken worden naar de ontwikkeling van het autoverkeer en het openbaar vervoer. De verwachte toename zal leiden tot meer fijn stof en een hogere CO₂ uitstoot; dit heeft gevolgen voor de mensen en de natuur in de Flevopolders. Hieraan is tot nu toe onvoldoende aandacht besteed.

Business case

25 Volgens de exploitant is de luchthaven rendabel te maken met 25.000 niet mainport gebonden vliegbewegingen. Er is onderzoek van de Europese Commissie verschenen waaruit blijkt dat een zeer groot percentage van de regionale luchthavens economisch niet levensvatbaar zijn. Het is natuurlijk aan de exploitant om het bedrijfseconomisch risico te nemen dat de luchthaven rendabel te maken is.

De BAH vreest echter dat indien dit niet het geval zal zijn, de exploitant ongetwijfeld zal vragen om een verdere uitbreiding van het aantal vluchten op de luchthaven om toch winstgevend te worden. Wij horen al het argument om dat dan toch maar weer toe te staan: "Want er is al zoveel geïnvesteerd en anders vindt er kapitaalvernietiging plaats".

De gevolgen voor de inwoners en de natuur in de Flevopolders laten zich raden.

Nadeelcompensatie

26 Kennelijk bestaat het plan om conform de Regeling nadeelcompensatie van het ministerie de geschade omwonenden te gaan compenseren. Onduidelijk is of dit voldoende zal zijn. Uit de mededelingen op 2 juli 2014 te Lelystad van Alders c.s. valt af te leiden dat de rekening hiervoor wordt neergelegd bij de belastingbetaler, en niet wordt afgewenteld op de exploitant, zodat ook hier weer niet de vervuiler betaalt. Deze nadeelcompensatie wordt ook niet meegeteld bij de nadelige economische effecten van het project.

Samenvatting van belangrijkste aandachtspunten en eisen

27 Al met al wil de BAH de volgende aandachtspunten en eisen inbrengen:

A Het is zeer de vraag of het wel wenselijk is om in een dicht bevolkt land als Nederland geen enkele grens te stellen aan de uitbreiding van de luchtvaart. Wat als er straks tientallen miljoenen Chinezen in Nederland willen landen en vooral overstappen?

B Mede gezien de uiterst gecompliceerde routestructuur en de te verwachten hinder is de uitbreiding van vliegveld Lelystad maatschappelijk volstrekt onverantwoord; daarom moet definitief worden afgezien van deze uitbreiding.

C Er moet voordat tot verdere besluitvorming wordt overgegaan, alsnog serieus worden gekeken naar alternatieven voor deze uiterst ongelukkige locatie, zoals een nieuw vliegveld wat noordelijker, bijvoorbeeld in de buurt van Dronten, in elk geval met behulp van een volwaardig MMA en een locatie-MER.

D Indien desondanks voor Lelystad wordt gekozen, dan moet het Luchthavenbesluit uitdrukkelijk nu alleen de uitbreiding tot 25.000 vliegbewegingen toestaan, en moet pas na een grondige evaluatie een uitbreiding tot 45.000 vliegbewegingen worden overwogen.

E De criteria voor deze evaluatie moeten nu al in het Luchthavenbesluit worden vastgesteld.

F Er moet in elk geval voordat tot verdere besluitvorming wordt overgegaan, alsnog serieus onderzoek worden gedaan naar de gevolgen voor de bestaande en geplande bebouwing voor Almere, waarbij de consequentie, geen verdere bouw aan de Noordzijde van Almere, zal moeten worden geaccepteerd, dan wel de andere uiterste consequentie, geen uitbreiding van het vliegveld.

G De nachtsluiting zal in elk geval moeten duren van 23:00 tot 7:00 uur en moeten worden geborgd middels veel restrictievere uitzonderingen dan nu in art. 4 van het concept-Luchthavenbesluit zijn aangegeven.

Tenslotte

28 Met Natuur en milieu Flevoland mist de BAH al met al ook bij routeset B+ een positieve balans in de lasten en lusten.

In het verleden opgedane ervaringen bieden verder geen garantie voor de toekomst. De BAH vertrouwt er op dat bij de verdere besluitvorming deze keer nu wel eens adequaat met haar zienswijzen rekening zal worden gehouden en dat de bestuursrechter er niet voor de vijfde keer aan te pas hoeft te komen.

Wordt Lelystad een spookvliegveld?

Di. 29 april 2014. TV UITZENDING NIEUWSUUR - actualiteitenprogramma Ned 2.

Schiphol wil uitbreiden naar Lelystad. Op dat vliegveld moeten straks vliegtuigen landen die niet meer op Schiphol terecht kunnen vanwege geluidsoverlast. Maar volgens betrokkenen uit de luchtvaartsector is de uitbreiding naar Lelystad overbodig en maakt Schiphol de verkeerde keuzes.



2018

Schiphol wil investeren in Lelystad zodat daar in 2018 grotere vliegtuigen kunnen landen. De luchthaven, met als grootaandeelhouder de Nederlandse overheid, wil 90 miljoen euro uittrekken voor onder meer een langere startbaan, taxibanen en een terminal. Om de luchthaven over land beter bereikbaar te maken zou nog eens 70 miljoen door de landelijke overheid en de regio moeten worden geïnvesteerd.

Weggegooid geld

Investeren in Lelystad is weggegooid geld, vinden betrokkenen uit de luchtvaartsector. De plannen uit 2008 zijn verouderd en moeten opnieuw worden bekeken. Ook de verwachte groei van het aantal vluchten zou moeten worden bijgesteld. Schiphol heeft veel last van de concurrentie van andere luchthavens.

Twee weken geleden werd bekend dat de luchthaven van Istanbul Schiphol voorbij streeft qua aantallen passagiers. De bedreigingen komen ook uit Azië en het Midden-Oosten. Air France KLM-bestuurder Peter Hartman stelde onlangs nog dat de groei van het aantal vluchten waar men vanuit gaat niet meer realistisch is.

Liever Schiphol

Bovendien willen de meeste luchtvaartmaatschappijen helemaal niet op Lelystad vliegen. Ze blijven liever op Schiphol, waar er meer faciliteiten voor de passagiers zijn en die passagiers makkelijker kunnen overstappen. De meeste betrokkenen uit de luchtvaartsector stellen dat Schiphol beter in zichzelf kan investeren om de concurrentie met het buitenland aan te gaan.

Concurrentieslag

Door verkeerde keuzes zou Schiphol de internationale concurrentieslag met andere luchthavens dreigen te verliezen, met alle schade voor de Nederlandse economie van dien. VNO-NCW topman Bernard Wientjes maakt zich zorgen over het gebrek aan samenwerking tussen de luchtvaartmaatschappijen en Schiphol. Hij wijst op het grote belang van Schiphol voor de Nederlandse economie.

Tegen verplaatsen

Casper Maasdam, directeur External Affairs luchtvaartmaatschappij ArkeFly, is tegen het verplaatsen van vluchten van Schiphol naar Lelystad. Zijn maatschappij zal er niet op vliegen. Paul Vermast, raadslid voor GroenLinks in Dronten, vreest overlast, milieu- en geluidshinder. Ook denkt hij dat Lelystad een spookluchthaven zal worden.

Alderstafel

Het advies voor uitbreiding naar Lelystad is in 2008 gegeven. Toen bereikte het overleg- en adviesorgaan de Alderstafel een tussenaakkoord met de luchthaven, de overheid en omwonenden over de groei van Schiphol. Afsproken werd dat te verwachten geluidsoverlast zou worden verdeeld over meerdere vliegvelden, om de omwonenden te sparen.

Maar niets is nog zeker: er komt eind juni nog een stevige discussie over in de Tweede Kamer. Op dit moment bestudeert het ministerie van Infrastructuur en Milieu de plannen. Staatssecretaris Wilma Mansveld stuurt haar reactie hierop in juni aan de Tweede Kamer. Steeds meer fracties twijfelen aan de uitbreiding naar Lelystad. Het definitieve besluit zal dit najaar genomen worden.

Vragen en/of opmerkingen? Mail: Jeroen.Groot@Nieuwsuur.nl en/of Marijn.Duintjer.Tebbens@Nieuwsuur.nl

Meer gerelateerde artikelen? Ga naar: <http://nieuwsuur.nl/onderwerp/639719-wordt-lelystad-een-spookvliegveld.html>

=====

Reactie Ministerie op zienswijzen, adviezen MER



=====

Almere, 5 september 2013

VAN:

Belangenvereniging Almere Hout (BAH)

AAN:

Centrum Publieksparticipatie

Voornemen luchthavenbesluit Lelystad

Postbus 30316

2500 GH Den Haag

Onderwerp: 'Notitie reikwijdte en detailniveau M.E.R. (Milieu Effect Rapport)-procedure luchthavenbesluit Lelystad airport

Geachte mevrouw, mijnheer,

Inleiding

De Belangenvereniging Almere Hout (BAH) wil graag haar zienswijze geven op de boven vermelde Notitie. In deze brief geeft de BAH aan welke onderwerpen zij in deze MER (Milieu Effect Rapport) beoordeeld zou willen zien, welke onderzoeksvragen nog gesteld en beantwoord moeten worden, en welke kanttekeningen de BAH nu al plaatst bij de aangekondigde plannen.

Algemeen

Vooraf willen wij opmerken dat de BAH het beoordelen van alle effecten van de voorgenomen uitbreiding én het onderzoeken van een volwaardig MMA als belangrijke opgaven in deze nieuwe MER ziet. De BAH moet helaas op p. 7 van de Notitie lezen dat het onderzoeken van het MMA niet verplicht is, en dus ook niet zal gebeuren. Dat holt de betekenis van deze MER-procedure zeer aanzienlijk uit.

Opvallend is daarbij dat hoewel wettelijke advisering door de Commissie m.e.r. evenmin verplicht is, die toch om advies gevraagd zal worden. Kennelijk is dat voor de aanvrager ongevaarlijker dan het onderzoeken van een volwaardig MMA.

Concrete, toe te voegen onderzoeksopdracht: een volwaardig MMA.

Salamitactiek

Bij lezing van de Startnotitie krijgt de BAH de indruk dat de aloude salamitactiek weer opnieuw wordt toegepast. Als referentiepunt moet worden genomen de situatie zoals die vergund was ingevolge de Aanwijzing 1991. Voor het referentiepunt zouden de later verleende ontheffingen en de aanwijzing 2001, inclusief de rechterlijke gedoogbeslissing, buiten beschouwing moeten blijven. Merkwaardig is dan dat op p. 26/27 van de Notitie toch geprobeerd wordt om het zo voor te stellen dat de situatie op basis van de voorlopige voorziening toch ook de referentiesituatie zou kunnen zijn. Een voorlopige voorziening is een tijdelijke maatregel waarvan Lelystad Airport op eigen risico gebruik heeft gemaakt, maar allerminst een definitief toegestaan gebruik. Het gaat om 1991 als referentiesituatie, en dus om een gigantische uitbreiding van het vliegveld.

Concreet uitgangspunt: de referentiesituatie is die van de Aanwijzing 1991.

Wel komt meer dan in vorige procedures de aap uit de mouw: er wordt gemikt op 45.000 vliegbewegingen op het niveau Boeing 737 of Airbus 320. Daarbij zal het – zeker na de redelijkerwijze te verwachten volgende stap – uiteindelijk gaan om veel verkeer, ook gedurende de hele nacht, met veel lawaaiige vliegtuigen die net op de 2.400 meter baan kunnen. Van een groene en blauwe provincie wordt *Flevoland* een *herrie*provincie.

Evaluatie na de eerste tranche?

Op p. 4 van de Notitie wordt aangegeven dat de verdere groei van 25.000 naar 45.000 vliegtuigbewegingen, de tweede tranche, pas zal plaatsvinden 'na evaluatie van de effecten op de uitvoering van de business case, de invulling van de werkgelegenheidsambitie, de effecten op de duurzame landbouw en het vermijden van geluidhinder en de verstoring van de natuur'. Als dat serieus is bedoeld, dan zou nu al moeten worden aangegeven aan de hand van welke parameters die evaluatie zal plaatsvinden. Anders moet de BAH helaas veronderstellen dat de door Lelystad Airport in te huren en betaalde onderzoeksbureautjes op basis van alsdan verzonden parameters zullen vaststellen dat het goed gaat met de business case en de werkgelegenheid, en dat het allemaal wel meevalt met de duurzame landbouw en de geluidhinder en de verstoring van de natuur. Er is namelijk een vanzelfsprekende ambitie bij Lelystad Airport om de gedane investeringen zoveel mogelijk terug te verdienen. Schiphol is altijd een rupsje nooit genoeg geweest, dus waarom zou dat nu anders zijn?

Concrete, toe te voegen onderzoeksvraag: nu al de parameters voor de evaluatie expliciteren zodat er metertijd een reële evaluatie kan plaatsvinden.

Locatie-MER ontbreekt

Wellicht dient deze voortgezette salamitactiek er ook toe om te voorkomen dat er een locatie-MER zou moeten komen. Dat zou natuurlijk een veel beter idee zijn, omdat de huidige locatie natuurlijk uiterst ongelukkig is, en er toe leidt dat om de

plannen toch nog maar te redden, allerlei te verwachten effecten wordt onderbelicht.

Toch is 2013 het moment om met de kennis van nu naar alternatieven te kijken, vooral naar de verplaatsing naar de buurt van Dronten, aan een hoogwaardige spoorverbinding. Wie gaat er nou straks met een busje van station Lelystad helemaal naar dat vliegveld boemelen? Bovendien is bij een locatie vlak bij Dronten volgens p. 12 van de Notitie 'per saldo sprake van minder gehinderden'. Dat is niet niks.

Als het uitgangspunt is de referentiesituatie conform de aanwijzing 1991, dan is het effect van een verplaatsing, de kapitaalsvernietiging, natuurlijk nog zeer beperkt. Helaas heeft men zich in Den Haag voor dat alternatief afgesloten: omdat die baan bij Lelystad er al ligt, moet die maar worden uitgebreid, en omdat die al wordt uitgebreid, moet die maar verder worden uitgebreid. Dat zoals blijkt uit p. 12 van de Notitie: mits er geen interferentie ontstaat met het vliegverkeer van en naar Schiphol. Maar dat is juist wensdenken: zoals blijkt uit de Notitie is het helemaal niet verzekerd dat er geen interferentie zal ontstaan. Daarom moet er via allerlei gekunstelde routes worden gevlogen.

Concrete, toe te voegen onderzoeksopdracht: een locatie-MER voor een alternatief vlak bij Dronten.

Nachtsluiting

Voorgesteld wordt de nachtsluiting te beperken van 23:00 tot 6:00 uur, met een uitloop van 23:00 tot 24:00 uur. In de praktijk zal dan menig vlucht zo worden gepland dat zij om 22:59 moet binnenkomen, maar feitelijk altijd later. Denk aan de 'randen van de nacht' en Schiphol.

De BAH wijst erop dat volgens de Europese richtlijn omgevingslawaaai kleine en regionale velden een nachtsluiting horen te kennen van minimaal 7, maar liever 8 uur. Dat is niet voor niets omdat zeker van 6:00 uur tot 7:00 uur de verstoringsevoeligheid van de mens groter is dan normaal. In het MER hoort bij dit voornemen een Lnight te worden gehanteerd en onderzocht.

Ook dient onderzocht te worden hoe vaak gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheid nachtelijke vluchten uit te voeren. Het beleid met betrekking tot nachtvluchten (dus tussen 23.00 uur en 7.00 uur) zou naar onze mening moeten zijn dat deze *niet* plaatsvinden op vliegveld Lelystad, behoudens een zeer uitzonderlijke noodsituatie. Een zodanige noodsituatie doet zich natuurlijk niet voor als systematisch vluchten zo worden gepland dat ze als regel te laat zijn.

De gevolgen van de voorgestelde zeer beperkte nachtsluiting zouden in elk geval zeer nauwkeurig moeten worden onderzocht, allereerst voor de mensen. Waarschijnlijk slapen politici en vliegveldbestuurders alleen van 23/24 tot 6 uur, maar zeer veel mensen slapen al eerder, en zeker langer dan tot 6 uur. Er zijn ongetwijfeld veel studies beschikbaar over de gezondheidsschade voor mensen die al om 6 uur worden wakker gevlogen. Voor de mens is niet te vroeg wakker worden van groot belang. Volgens Notitie komt de grote spits, voor richting ZW (baan 23), tussen 6 en 8 's morgens. Om 6:05 uur al zullen dus de inwoners van Almere worden wakker gevlogen.

Voor de dieren geldt natuurlijk een minder strak schema. Intussen is in eerdere studies, zoals die voor de vorige MER, onvoldoende ingegaan op de gevolgen voor nachtactieve dieren. Die zijn namelijk actief zolang het donker is, en dat is niet alleen van 24 tot 6 uur het geval.

De BAH moet nu maar aannemen dat het echt niet de bedoeling is de hele nacht te gaan vliegen. Misschien is dat wel al te goedgelovig: voortdurend wordt er door de luchtvaartsector op nachtopenstelling aangedrongen, of zelfs als voorwaarde gesteld voor verplaatsing vanaf Schiphol. Arkefly en Corendon doen niets anders dan dat eisen, en Transavia zal toch ook niet eeuwig met nachtvluchten op Schiphol worden bevoordeeld ten opzichte van deze maatschappijen? De kartelautoriteit komt waarschijnlijk binnenkort met een oordeel hierover. Wat nu als die oordeelt dat Transavia niet bevoordeeld meer mag worden, en dus ook – als de andere maatschappijen dat moeten – ook naar Lelystad moet? Dan ligt die baan van 2400 meter er, en dan gaat die natuurlijk ook 's nachts open.

Duidelijk is dat als er eenmaal de faciliteiten zijn voor 's nachts vliegen, er een enorme druk zal ontstaan om de nacht verder te verkorten, eerst via de 'randen van de nacht' en daarna helemaal. Ook hier wrekt zich de salamitactiek: als we allemaal weten dat de charters en vrachtvliegtuigen alleen komen als ze ook de hele nacht kunnen vliegen, waarom wordt dat dan niet eerlijk toegegeven?

Concrete, toe te voegen onderzoeksvraag: hoe is de slaapverstoring vanaf 22 tot 8 uur, ook voor het geval dat al dat bochtenwerk bij het dalen en landen niet lukt?

En Almere dan?

In de hele Notitie lijkt het alsof Almere niet bestaat. Op p. 14 van de Notitie wordt gesteld dat er geen interferentie zal zijn 'met de bouwplannen die gepland zijn bij de ontwikkeling van Almere'. De vraag is of men hierbij wel eens op de kaart van Flevoland heeft gekeken. Er is in Almere al veel bebouwing ten Zuidwesten van de baan (Vogelhorst, Nobelhorst, Overgooi), en die zal de komende decennia alleen maar worden uitgebreid, eerst met het gebied Almere Hout binnen de A27, en daarna ook ten Noordoosten van de A27.

Wij citeren de gemeentelijke website over het Oosterwold, het gebied ten NO van de A27:

'Almere Oosterwold is het oostelijk deel van Almere 2.0. Hier is ruimte voor 15.000 nieuwe woningen, terwijl het gebied zijn groene en agrarische karakter behoudt en verder ontwikkelt. Almere streeft in dit stadsdeel naar een rijke variatie aan woon- en werkmilieus en voorzieningen in lage dichtheden, als tegenhanger van de hoogstedelijke westelijke ontwikkeling en als voortzetting van de woonmilieus in de Gooi- en Vechtstreek.'

Het is in dit gebied met zijn 15.000 woningen, dus zo'n 40.000 – 50.000 inwoners, en met zijn 'groene en agrarische karakter' dat de stijgende vliegtuigen op vol vermogen hun bochten zullen draaien naar het Westen of het Oosten, en de dalende vliegtuigen uit de hemel zullen duiken richting vliegveld. Beschouw dat maar als een voortzetting van de woonmilieus in de Gooi- en Vechtstreek. Daar zal straks toch echt niemand willen wonen die niet stokdoof is?

Kortom, wie verzint het nou om een vliegveld uit te breiden richting een stad met straks meer dan 300.000 inwoners in het verlengde van de startbaan?

De tegenwerping dat die vliegtuigen toch volgens planning met allerlei scherpe bochten andere routes gaan vliegen, kan eenvoudig weersproken worden. Allereerst: volgens p. 15 van de Notitie gaat het om 'de toekomstige introductie van Precisie navigatie infrastructuur'. Toekomstig: wanneer zal dat echt gaan werken? Bovendien zal de spreiding van geluidhinder dan worden voorkomen, maar wie onder de precisieroute woont, is natuurlijk dan ook altijd de klos. Het lijkt volkomen

aannemelijk dat al die ingewikkelde routes, met een scherpe bocht zus en een scherpe bocht zo, niet meer zijn dan tekentafelwijsheid. Wordt er ergens ter wereld werkelijk met zulke vliegroutes gevlogen, behalve dan op het oude vliegveld van Hongkong. Waarom gaan we dan in Flevoland met zulke irreële scenario's werken? Wat zal daar in de praktijk van terecht komen?

Verder weten alle betrokkenen dat als puntje bij paaltje komt, de piloten volkomen vrij zijn om zo hun eigen interpretatie aan die routes te geven. Dat is nu in Almere al goed te merken: daar vliegen allerlei vliegtuigen richting Schiphol op routes waar ze helemaal niet behoren te vliegen.

Daarom ook zou de geluidhinder in de wijken in Almere ten Noorden en Zuiden van de A27 (Nobelhorst, Almere Hout/Vogelhorst, Oosterwold), inclusief de piekbelastingen, in beeld moeten worden gebracht waarbij wordt uitgegaan van het scenario dat al die bochten niet uitvoerbaar zijn. Daarvoor zou er in elk geval ook meer duidelijkheid moeten komen over de te verwachten vloodmix.

Dat is allemaal natuurlijk niet nodig als we met p. 11 van de Notitie aan moeten nemen dat op basis van de 'quick scan' van Decisio de 'negatieve effecten van geluidhinder maatschappelijk-economisch gezien niet opwegen tegen de (regionaal-)economische voordelen en bereikbaarheidsvoordelen'. Als dat het onweerlegbare uitgangspunt is, wat valt er dan nog te verwachten van het 'volwaardig rekening houden met het vermijden van hinder voor de inwoners en de natuur van Flevoland' (p. 14 Notitie)?

Waarom wordt er geen serieus onderzoek in plaats van een quick scan gedaan? Wat zijn bijvoorbeeld de bereikbaarheidsvoordelen: gaat er iemand vanuit Griekenland via Lelystad Airport de provincie Flevoland bezoeken? Hoe is verder de geluidhinder gemeten en vervolgens afgewogen tegen economische voordelen?

Concrete, toe te voegen onderzoeksvraag: wat wordt precies de geluidhinder in de wijken in Almere ten Noorden en Zuiden van de A27 (Nobelhorst, Almere Hout/Vogelhorst/Oosterwold), inclusief de piekbelastingen, waarbij ook wordt uitgegaan van het scenario dat al die bochten niet uitvoerbaar zijn.

En de Oostvaardersplassen dan?

Het is voor de BAH een groot raadsel hoe met de voorgestelde plannen aanzienlijke schade voor de Oostvaardersplassen kan worden voorkomen. Het is vrijwel onvermijdelijk dat betrekkelijk laag met vol vermogen op maximaal 900 meter hoogte over de Oostvaardersplassen zal worden uitgevlogen, met alle effecten van verstoring en gevaar van dien. De effecten voor de Oostvaardersplassen zullen dus veel nauwkeuriger in kaart moeten worden gebracht dan tot nu toe is gebeurd. Anders zullen de plannen in elk geval stuk lopen op het natuurbeschermingsrecht.

Ook overigens moet worden onderzocht in welke andere natuurgebieden zoals Natura 2000-gebieden verstoring kan optreden.

Vliegveiligheid

De vliegveiligheid wordt bedreigd door vogels, in de Oostvaardersplassen en elders. Zeer expliciet moet er ook aandacht zijn voor de interferentieproblematiek met Schiphol. Zolang de routes niet precies vast staan, kan deze veiligheidsproblematiek ook niet adequaat worden onderzocht.

En hoe gaat er nu precies worden gevlogen?

Bij de laatste uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 2011 was een van de gronden voor vernietiging dat de milieueffecten niet goed konden worden beoordeeld omdat onvoldoende duidelijk was hoe de routes zouden gaan lopen. **Aan dat gebrek is ook nu nog geen einde gemaakt.** Integendeel: op p. 16 van de Notitie wordt gesteld: er blijft sprake 'van interferentieproblematiek waardoor de betrouwbaarheid van de beschikbaarheid van het luchtruim op dit moment nog onvoldoende is gewaarborgd'. Kortom, er is een probleem en dat hebben we nog niet opgelost. Toch gaan we vrolijk door. Op p. 18 van de Notitie lezen we: 'een indicatieve routestructuur en operationeel concept voor Lelystad Airport wordt momenteel meer in detail uitgewerkt'. Ook zoals blijkt uit p. 19 moet er nog veel worden onderzocht en is de routestructuur niet effectief.

Concrete, toe te voegen onderzoeksvraag: hoe worden de milieueffecten beoordeeld als de routestructuur nog niet definitief is vastgesteld wegens de interferentieproblematiek? Welke alternatieve milieueffecten worden onderzocht?

Samenhang emissies luchtverkeer en autoverkeer.

In de notitie wordt uitdrukkelijk vermeld: dat om een goede exploitatie mogelijk te maken er gekeken moet worden naar de ontwikkeling van het autoverkeer en het openbaar vervoer. De verwachte toename zal leiden tot meer fijn stof en een hogere CO2 uitstoot; dit heeft gevolgen voor de mensen en de natuur in de Flevopolders.

Concrete, toe te voegen onderzoeksopdracht: Wat zijn de milieugevolgen van deze ontwikkeling. Aangezien ze een gevolg zijn van de uitbreiding van het vliegveld, kunnen zij naar onze mening niet gescheiden bekeken worden.

Business case.

Volgens de exploitant is de luchthaven rendabel te maken met 25.000 niet mainport gebonden vluchten. Onlangs is er een onderzoek van de Europese Commissie verschenen waaruit blijkt dat een zeer groot percentage van de regionale luchthavens economisch niet levensvatbaar zijn. Het is natuurlijk aan de exploitant om het bedrijfseconomisch risico te nemen dat de luchthaven rendabel te maken is.

Ons punt is dat indien dit niet het geval zal zijn, de exploitant ongetwijfeld zal vragen om een verdere uitbreiding van het aantal vluchten op de luchthaven om toch winstgevend te worden. Wij horen al het argument om dat dan toch maar weer toe te staan: "Want er is al zoveel geïnvesteerd en anders vindt er kapitaalvernietiging plaats".

De gevolgen voor de inwoners en de natuur in de Flevopolders laten zich raden.

Concrete, toe te voegen onderzoeksopdracht: de ingediende business case moet vergeleken worden met het uitgevoerde Europese onderzoek, om zeker te zijn dat de aannames in de case enige realiteitswaarde hebben.

Startbaanlengte van 2100 meter.

Het voornemen is om een startbaan aan te leggen die toch de mogelijkheid geeft om over 2400 meter te kunnen starten. Dit

door de zogenaamde RESA zone te benutten.

Dit biedt geen optimale veiligheid en daarmee wordt naar onze mening de kiem gelegd voor een verdere verlenging van de baan.

Volgens ons is dit opnieuw een bewijs van de salamitactiek die toegepast wordt.

De werkelijke reden achter dit voorstel is naar onze mening dat, anders dan de Alderstafel suggereert, er geen luchtvaartmaatschappij bereid is om naar Lelystad Airport te verkassen.

Verder weg gelegen bestemmingen, bijv. de Canarische eilanden, zouden anders vanaf Lelystad Airport niet te bereiken zijn.

Concreet toe te voegen onderzoekopdracht:

Wat is de extra milieubelasting en de extra geluidshinder bij het vertrekken van een MTOW toestel?

Wat is het veiligheidsrisico bij een dergelijke start?

Is het gebruik van de verlengde baan niet in strijd met het aanwijzingsbesluit?

Tenslotte

In het verleden opgedane ervaringen bieden geen garantie voor de toekomst. De BAH vertrouwt er op dat bij de verdere besluitvorming deze keer nu wel eens adequaat met haar zienswijzen rekening zal worden gehouden en dat de rechter nu er niet voor de vijfde keer aan te pas hoeft te komen.

Hoogachtend,
Belangenvereniging Almere Hout
Voor deze:

T. Hasenaar, voorzitter K.J. Mink, secretaris J.H. de Boef, penningmeester

=====

7 dec 2011 PERSBERICHT Raad van State

HET PERSBERICHT VAN DE RAAD VAN STATE

Raad van State vernietigt opnieuw aanwijzingsbesluit voor luchthaven Lelystad

woensdag 7 december 2011

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State heeft het besluit van de toenmalige ministers van Verkeer en Waterstaat en van VROM vernietigd dat de verdere ontwikkeling van luchthaven Lelystad mogelijk moet maken. Dit blijkt uit een uitspraak van vandaag (7 december 2011). Tegen het besluit hadden onder meer de gemeentebesturen van Dronten en Zeewolde, **de belangenvereniging Almere-Hout** en een groot aantal agrarische ondernemers uit de provincie Flevoland beroep aangetekend. Tegen de uitspraak van de Raad van State is geen hoger beroep mogelijk.

Het kabinet wil Lelystad Airport geleidelijk ontwikkelen tot een zakelijke luchthaven. Het is tevens de bedoeling dat ongeregelde vluchten worden verplaatst van Schiphol naar Lelystad en dat lijnverbindingen naar Europese bestemmingen met passagiersvliegtuigen van beperkte omvang worden opgezet. Het kabinet wil de bestaande start- en landingsbaan verlengen van 1.250 tot 2.100 meter, zodat in een later stadium ook grotere vliegtuigen gebruik kunnen maken van de luchthaven. Het aantal vliegbewegingen en de openstelling van de luchthaven zullen op termijn worden uitgebreid. Vanwege recente economische ontwikkelingen achten de toenmalige ministers het niet realistisch dat direct geïnvesteerd zal worden in een baanverlenging. Vooruitlopend hierop is volgens hen echter wel een ontwikkeling tot zakenluchthaven en rendabele exploitatie mogelijk. In het besluit wordt dan ook voorzien in een tijdelijke en een definitieve situatie.

De Raad van State is van oordeel dat de Luchtvaartwet het mogelijk maakt dat de geldigheid van de definitieve geluidszone is gekoppeld aan het moment waarop de verlengde start- en landingsbaan in gebruik wordt genomen. Maar nu niet duidelijk is wanneer dat moment zal plaatsvinden, is 'niet zeker dat dit tijdstip is gelegen op ten hoogste tien jaar na mededeling van het aanwijzingsbesluit in de Staatscourant'. Daarmee wordt niet voldaan aan de eis die de Luchtvaartwet stelt, aldus de hoogste bestuursrechter. Bovendien hebben de toenmalige ministers zich bij de besluitvorming 'niet in redelijkheid op de voorgestane aan- en uitvliegroutes kunnen baseren'. Naar het oordeel van de Raad van State moeten deze routes bij de vaststelling van het aanwijzingsbesluit vast staan, wat nu niet het geval is. Het is op dit moment niet zeker via welke routes daadwerkelijk zal worden gevlogen en het is dan ook niet mogelijk de gevolgen van het aanwijzingsbesluit te beoordelen. Tot slot oordeelt de Raad van State mede op basis van het deskundigenrapport dat 'niet op voorhand is uit te sluiten dat agrarische bedrijven in de omgeving van de luchthaven geen nadelige effecten zullen ondervinden als gevolg van de luchthaven.'

Om de verdere ontwikkeling van luchthaven Lelystad mogelijk te maken, is een nieuw besluit nodig. Gelet op de zwaarwegende belangen van luchthaven Lelystad heeft de Raad van State in de uitspraak bepaald dat de luchthaven tot die tijd in de huidige omvang in werking mag zijn.

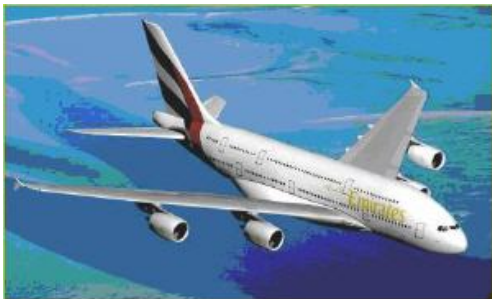
Het is niet de eerste keer dat de Raad van State zich uitsprekt over luchthaven Lelystad. Reeds drie keer eerder, in november 2003, in mei 2005 en in oktober 2007, heeft de Raad van State de aanwijzingsbesluiten vernietigd.

Lees hier de volledige tekst van de uitspraak met zaaknummer 200909551/1.

=====

1417 ouders en kinderen wonen in Almere Hout !

Mens en dier willen straks nog rustig slapen Vliegveld
Lelystad - Vlieg OP !



Vliegen boven bewoond gebied dát willen we niet!

=====

UITSpraak Hoger Beroep Raad van State 7 dec 2011

200909551/1/R1.

Datum uitspraak: 7 december 2011

AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

Uitspraak in het geding tussen:

1. [appellant sub 1], wonend te Zeewolde,
 2. **de vereniging Belangenvereniging Almere-Hout (hierna: de BAH), gevestigd te Almere,**
 3. het college van burgemeester en wethouders van Dronten,
 4. het college van burgemeester en wethouders van Zeewolde,
 5. [appellant sub 5] en anderen, wonend te Zeewolde,
 6. [appellant sub 6], gevestigd onderscheidenlijk wonend te Lelystad,
 7. de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten,
 8. [appellant sub 8], wonend onderscheidenlijk gevestigd te Lelystad,
 9. de stichting Stichting CDO Lelystad Airport (hierna: de stichting CDO), gevestigd te Lelystad,
 10. [appellant sub 10], gevestigd te Dronten,
- appellanten en de minister van Verkeer en Waterstaat (hierna: de minister van V&W) en de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer (hierna: de minister van VROM), beide thans: de staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu (hierna: de staatssecretaris), verweerder.

1. Procesverloop

Bij besluit van 16 oktober 2009, no. VENW/DGLM-2009/1798, heeft de minister van V&W, in overeenstemming met de minister van VROM, met toepassing van artikel 18 en 23 van de Luchtvaartwet (hierna: Lvw) het luchtvaartterrein Lelystad Airport aangewezen (hierna: het A-besluit).

Bij besluit van gelijke datum, heeft de minister van VROM, in overeenstemming met de minister van V&W, toepassing gegeven aan artikel 26 van de Lvw in samenhang met artikel 4.4, eerste lid, onder a, van de Wet ruimtelijke ordening (hierna: Wro) voor het luchtvaartterrein Lelystad Airport (hierna: het RO-besluit).

Tegen deze besluiten hebben [appellant sub 1] bij brief, bij de Raad van State ingekomen op 9 december 2009, de BAH en het college van Dronten bij onderscheidenlijke brieven, bij de Raad van State ingekomen op 16 december 2009, het college van Zeewolde en [appellant sub 5] en anderen bij onderscheidenlijke brieven, bij de Raad van State ingekomen op 17 december 2009, [appellant sub 6], de colleges van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten, en [appellant sub 8] bij onderscheidenlijke brieven, bij de Raad van State ingekomen op 18 december 2009, en de stichting CDO en [appellant sub 10] bij onderscheidenlijke brieven, bij de Raad van State ingekomen op 21 december 2009, beroep ingesteld. De BAH heeft haar beroep aangevuld bij brief van 10 januari 2010. Het college van Dronten heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 13 januari 2010. [appellant sub 8] heeft zijn beroep aangevuld bij brief van 15 januari 2010.

De minister van V&W en de minister van VROM (hierna tezamen en in enkelvoud: de minister) hebben een verweerschrift ingediend.

De Stichting Advisering Bestuursrechtspraak voor Milieu en Ruimtelijke Ordening heeft desverzocht een deskundigenbericht uitgebracht. [appellant sub 1], de BAH, het college van Zeewolde, de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten, [appellant sub 8] en anderen, de stichting CDO, de staatssecretaris en de naamloze vennootschap Luchthaven Lelystad N.V. (hierna: de exploitant) hebben hun zienswijze daarop naar voren gebracht.

[appellant sub 6], het college van Zeewolde en [appellant sub 8] hebben nadere stukken ingediend.

De Afdeling heeft de zaak ter zitting behandeld op 29 september 2011, waar [appellant sub 1], in persoon, het college van Dronten, vertegenwoordigd door mr. J.H. van Keeken, werkzaam bij de gemeente, de BAH, vertegenwoordigd door mr. L.J.A. Damen, voorzitter, het college van Zeewolde, vertegenwoordigd door mr. M.A.A. Soppe, advocaat te Enschede, en dr. G.J. van Blokland, werkzaam bij M+P Adviseurs, [appellant sub 5] en anderen, vertegenwoordigd door [gemachtigde], de colleges van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten, vertegenwoordigd door ing. J.E.M. Raes, werkzaam bij de Regio Noord-Veluwe (hierna: de RNV), K. Braamskamp, werkzaam bij de gemeente Ermelo, en R.P.C. van Drunen, werkzaam bij de gemeente Harderwijk, [appellant sub 6], vertegenwoordigd door mr. J.A. Wols, werkzaam bij Achmea Rechtsbijstand, [gemachtigden],

[appellant sub 8], vertegenwoordigd door mr. L.W.B. Devillers, advocaat te Den Haag, en mr. G.J.I.M. Seelen, advocaat te Leiden, de stichting CDO, vertegenwoordigd door [gemachtigde], en de staatssecretaris, vertegenwoordigd door mr. M. Rus-van der Velde en mr. R.S.J. Schmuld, beiden advocaat te Den Haag, zijn verschenen. Voorts zijn ter zitting de exploitant, vertegenwoordigd door [gemachtigde], en het college van gedeputeerde staten van Flevoland, vertegenwoordigd door [gemachtigde], als partij gehoord.

2. Overwegingen

Overgangsrecht

2.1. Op 24 december 2008 zijn met de inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van de Wet van 18 december 2008, houdende wijziging van de Wet luchtvaart inzake vernieuwing van de regelgeving voor burgerluchthavens en militaire luchthavens en de decentralisatie van bevoegdheden voor burgerluchthavens naar het provinciaal bestuur (Regelgeving burgerluchthavens en militaire luchthavens) (hierna: RBML) de artikelen 18 tot en met 37 en 38 tot en met 56 van de Lww vervallen. Ingevolge artikel XVIa, eerste lid, van de RBML, voor zover relevant, blijft op verzoeken voor een aanwijzing voor een burgerluchvaartterrein op grond van artikel 18 van de Lww het bepaalde bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 van de Lww alsmede het bepaalde in de planologische kernbeslissing luchtvaartterreinen Maastricht en Lelystad 2004 (hierna: de PKB) van toepassing zoals die luiden op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onderdeel C, van deze wet.

Ingevolge artikel XVII, eerste lid, voor zover hier van belang, blijft artikel 30 van de Lww van toepassing op een nog niet onherroepelijk geworden wijziging van een aanwijzing van een burgerluchvaartterrein op grond van artikel 18, eerste lid, van de Lww.

Voorts blijft ingevolge artikel XVII, eerste lid, het bepaalde bij of krachtens de artikelen 18 tot en met 27 van de Lww, zoals die luiden op de dag voor inwerkingtreding van artikel III, onder C, van toepassing op een op grond van artikel 30 van de Lww vast te stellen besluit.

2.1.1. Het verzoek van de exploitant om het nemen van een aanwijzingsbesluit dateert van 8 mei 2008, zodat het overgangsrecht van toepassing is.

Ontvankelijkheid

2.2. Tegen een besluit als bedoeld in de artikelen 23, eerste lid, en 27, eerste lid, van de Lww, zoals deze ten tijde van belang luiden, kan een belanghebbende beroep instellen bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Het beroep kan mede de in artikel 26, eerste lid, van de Lww bedoelde aanwijzingen en voorschriften omvatten.

Ingevolge artikel 1:2, eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht (hierna: Awb) wordt onder belanghebbende verstaan: degene wiens belang rechtstreeks bij een besluit is betrokken.

Ingevolge het tweede lid worden ten aanzien van bestuursorganen de hun toevertrouwde belangen als hun belangen beschouwd.

Ingevolge het derde lid worden ten aanzien van rechtspersonen als hun belangen mede beschouwd de algemene en collectieve belangen die zij krachtens hun doelstellingen en blijkens hun feitelijke werkzaamheden in het bijzonder behartigen.

2.2.1. Het onderscheidenlijke grondgebied van de gemeenten Elburg, Ermelo, Oldebroek en Putten ligt op een afstand van ten minste 18 km tot het luchtvaartterrein en op grote afstand van de bij het aanwijzingsbesluit behorende geluidzones. Het grondgebied van deze gemeenten bevindt zich niet onder of in de directe nabijheid van het zogenoemde glijpad voor landende vliegtuigen dat zich tot op ongeveer 18 km voor de baan bevindt. De afstanden zijn zo groot dat het belang van de onderscheidenlijke colleges niet rechtstreeks bij de bestreden besluiten is betrokken. Voorts hebben deze colleges geen feiten of omstandigheden aangevoerd in verband waarmee zou moeten worden geoordeeld dat ondanks deze afstanden een aan hen toevertrouwd belang rechtstreeks bij de besluiten is betrokken. De enkele omstandigheid dat vliegbewegingen van een aan- of uitvliegroute van luchtvaartterrein Lelystad Airport over het grondgebied van de desbetreffende gemeente hoorbaar zijn, is daarvoor niet voldoende.

De conclusie is dat de colleges van Elburg, Ermelo, Oldebroek en Putten geen belanghebbende als bedoeld in artikel 1:2, eerste en tweede lid, van de Awb, bij de bestreden besluiten zijn en dat zij daartegen ingevolge artikel 30, eerste lid, van de Lww geen beroep kunnen instellen.

Het beroep van de colleges van Elburg, Ermelo, Oldebroek en Putten is niet-ontvankelijk.

2.2.2. Voor zover de ontvankelijkheid van het beroep van het college van Harderwijk is betwist overweegt de Afdeling als volgt.

Ter zitting heeft het college van Harderwijk te kennen gegeven dat het grondgebied van Harderwijk zich op korte afstand van de Bkl-geluidzone bevindt, waardoor het college vreest voor hinder. Het grondgebied van Harderwijk bevindt zich op minder dan drie km van deze zone. Gelet op deze afstand bestaat naar het oordeel van de Afdeling aanleiding om een rechtstreeks bij het bestreden besluit betrokken belang aan te nemen.

De conclusie is dat het college van Harderwijk belanghebbende als bedoeld in artikel 1:2, eerste en tweede lid, van de Awb, bij de bestreden besluiten is en dat het daartegen ingevolge artikel 30, eerste lid, van de Lww beroep kan instellen.

Het A-besluit

2.3. Het A-besluit heeft als doel een (geleidelijke) ontwikkeling van Lelystad Airport tot een winstgevende luchthaven met positieve economische effecten voor de omgeving mogelijk te maken. Tevens is het de bedoeling om de lichtere segmenten van de general aviation (ongeregelde vluchten) te verplaatsen van Schiphol Airport naar Lelystad Airport en lijnverbindingen naar Europese bestemmingen met daarvoor geschikte passagiersvliegtuigen van beperkte omvang op te zetten. Om deze ontwikkelingen mogelijk te maken is gekozen voor het Meest Milieuvriendelijke Alternatief (hierna: het MMA) uit het MER.

Het A-besluit is genomen naar aanleiding van een aanvraag hiertoe van de exploitant en voorziet onder meer in de mogelijkheden om:

- de bestaande verharde start- en landingsbaan te verlengen tot een lengte van 2.100 meter, waarvan de baanbreedte 30 meter bedraagt;
- een taxibaan aan te leggen met een breedte van 15 meter ten noorden van de start- en landingsbaan;
- een nieuw afhandelingsareaal aan te leggen aan de noordzijde van de luchthaven;
- het Bkl-verkeer uit te breiden tot een omvang van ongeveer 120.000 vliegtuigbewegingen per jaar;
- het Ke-verkeer uit te breiden tot een omvang van ongeveer 58.440 vliegtuigbewegingen per jaar, waarbij een maximum van 5.000 wordt gesteld aan het aantal vliegtuigbewegingen van het type zoals Boeing 737/Airbus 320 dan wel daarmee vergelijkbare typen;
- de luchthaven open te stellen tussen 06.00 uur en 23.00 uur met een extensieregeling tussen 23.00 uur en 24.00 uur.

In de toelichting bij het A-besluit staat verder dat de minister het door de recente economische ontwikkelingen en de daarmee samenhangende vertraagde marktontwikkelingen niet realistisch acht om er van uit te gaan dat direct geïnvesteerd zal worden in een baanverlenging waardoor groter verkeer mogelijk wordt. Vooruitlopend op een baanverlenging en verruiming van de geluidzone en openingstijden zijn evenwel een ontwikkeling tot zakenluchthaven en rendabele exploitatie mogelijk. Derhalve is er voor gekozen meer ruimte te bieden voor de ontwikkeling van de luchthaven met aandacht voor de belangen van de omgeving en de huidige economische situatie, inhoudende dat voor de periode tot ingebruikname van de verlengde baan een tijdelijke geluidzone voor het Ke-verkeer wordt vastgesteld. Door een tijdelijke zone vast te leggen wordt de omgeving beschermd tegen 'oneigenlijk' gebruik van de geluidscontour die is bestemd voor groter verkeer. Deze tijdelijke Ke-geluidzone wordt gebaseerd op het verwachte gebruik uitgaande van een onverlengde baan (de thans bestaande baan van 1.250 meter). Op het moment dat de verlengde baan van 2.100 meter in gebruik wordt genomen, gaat de grotere Ke-geluidzone gelden.

Het RO-besluit

2.4. Het RO-besluit brengt mee dat de raden van de gemeenten Lelystad, Dronten en Zeewolde voor de gronden waarop het A-besluit betrekking heeft, binnen een jaar na inwerkingtreding van beide besluiten bestemmingsplannen moeten vaststellen die in overeenstemming zijn met de inhoud en voorschriften van het A-besluit.

Intrekking

2.5. Ter zitting heeft de BAH haar beroepsgronden die zien op de behandeling van de zienswijzen door de Commissie ingesteld op grond van artikel 21 Lvw (hierna: Commissie 21), de PKB, inspraak omtrent het opnemen van de tijdelijke situatie en het onderzoeken van de tijdelijke situatie in het MER ingetrokken.

Formele gronden

2.6. De stichting CDO kan zich niet verenigen met de wijze van totstandkoming van het advies van de Commissie 21. Zij stelt dat de Commissie 21 te weinig tijd heeft gehad om de zienswijzen te vertalen in een advies voor de minister waardoor zij niet tot een gedegen advies heeft kunnen komen. Volgens de stichting CDO wekt de procedure een schijn van willekeur op nu in een laat stadium nog een vertegenwoordiger van de minister is aangeschoven en de bezwaren met betrekking tot landbouw zijn weggeveegd.

2.6.1. Bij het A-besluit is het advies van de Commissie 21 betrokken. Weliswaar wordt in dit stuk gesteld dat het opstellen hiervan onder tijdsdruk heeft moeten plaatsvinden, maar hieruit volgt niet dat voor dit advies onvoldoende tijd beschikbaar was. Ter zitting heeft de stichting CDO voorts erkend dat zij op de hoogte was gebracht van het feit dat een extra vertegenwoordiger van de minister aan het overleg zou deelnemen.

Uit hetgeen de stichting CDO heeft aangevoerd is niet aannemelijk geworden dat sprake zou zijn van willekeur. Er is niet gebleken dat bepaalde bezwaren niet in het advies zijn betrokken. Het betoog faalt.

2.7. [appellant sub 5] en anderen betogen dat de adviezen van de Commissie 21 en de analyse daarvan in de zienswijzen ten onrechte niet zijn meegenomen in het A-besluit. Zij stellen dat de Commissie 21 niet serieus genomen is, nu haar vragen niet beantwoord zijn. Ook worden de indieners van de zienswijzen hiermee tekort gedaan. Voorts ontbreekt het advies van de Commissie voor de milieu effect rapportage (hierna: Commissie voor de m.e.r.) in hoofdstuk 6 van het A-besluit.

2.7.1. In de nota van toelichting bij het A-besluit zijn de paragrafen 6.2 en 6.4 gewijd aan de adviezen van de Commissie voor de m.e.r. onderscheidenlijk het advies van de Commissie 21. Deze adviezen zijn blijkens de stukken bij het A-besluit betrokken. Er is niet gebleken dat bepaalde bezwaren of argumenten uit de adviezen of uit de inspraakreacties niet in de overwegingen zijn betrokken. Het betoog faalt.

2.8. Voor zover wordt betoogd dat onvoldoende is ingegaan op de zienswijzen, overweegt de Afdeling als volgt. Artikel 3:46 van de Awb verzet zich er niet tegen dat de minister de zienswijzen samengevat weergeeft. Dat niet op ieder argument ter ondersteuning van een zienswijze afzonderlijk is ingegaan, is op zichzelf geen aanleiding voor het oordeel dat het bestreden besluit niet voldoende is gemotiveerd. Er is niet gebleken dat bepaalde bezwaren of argumenten niet in de overwegingen zijn betrokken.

Inhoudelijke gronden

Tijdelijke zone

2.9. De BAH en het college van Dronten kunnen zich niet verenigen met het A-besluit voor zover deze voorziet in zowel een tijdelijke als een definitieve situatie. Aangezien onbekend is wanneer de baanverlenging zal worden gerealiseerd en dit bovendien afhankelijk is van de exploitant is volgens hen sprake van een rechtsonzekere situatie.

2.9.1. De minister stelt zich op het standpunt dat zeker is dat de baanverlenging er komt, maar dat het moment van realisatie afhankelijk is van de exploitant. Vanwege deze onzekerheid is er voor gekozen om, totdat deze baanverlenging is gerealiseerd, te voorzien in een tijdelijke situatie waarbij beperkingen zijn gesteld aan de geluidzone om onterecht gebruik en overlast te voorkomen. De Lvw maakt in artikel 25c mogelijk dat een tijdelijke geluidzone wordt vastgesteld. Het vaststellen van een dergelijke zone betreft geen afwijking van de aanvraag aangezien de door de exploitant aangevraagde baanverlenging is vergund. De tijdelijke geluidzone ziet slechts op de periode tot aan de ingebruikname van de verlengde baan. Aan het in werking treden van de definitieve geluidzone zijn geen andere eisen gesteld dan dat de verlengde baan is aangelegd en in gebruik wordt genomen.

2.9.2. Ingevolge artikel 5 van het A-besluit gelden rond het luchtvaartterrein de volgende geluidzones:

a. een tijdelijke geluidzone voor luchtvaartuigen, als bedoeld in artikel 25c gelezen in samenhang met artikel 25a en 25, eerste lid, onder a, van de Lvw met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke. Deze geluidzone is met bijbehorende contouren aangegeven op een topografische kaart in bijlage E1 behorende bij het A-besluit en geldt vanaf het moment van inwerkingtreding van dit besluit tot het moment van ingebruikname van de in artikel 4, tweede lid, genoemde verlengde baan van 2.100 m;

b. een geluidzone voor luchtvaartuigen, als bedoeld in artikel 25, eerste lid, onder a, van de Lvw met een grenswaarde van 35 Ke en met de geluidscontouren behorende bij de maximale waarden 40, 45, 50, 55 en 65 Ke. Deze geluidzone is met bijbehorende contouren aangegeven op een topografische kaart in bijlage E2 behorende bij het A-besluit en geldt vanaf het moment van ingebruikname van de verlengde baan van 2.100 meter.

Ingevolge artikel 4, tweede lid, voor zover relevant, is op het luchtvaartterrein gelegen:

a. een verharde baan met een lengte van 2.100 meter, zoals aangegeven op de kaart in bijlage B1;

b. tot aan ingebruikname van deze baan een verharde baan met een lengte van 1.250 meter, zoals aangegeven op de kaart in bijlage B2.

Ingevolge artikel 25a van de Lvw, voor zover van belang, wordt voor iedere grenswaarde die krachtens artikel 25, eerste lid, ten aanzien van een luchtvaartterrein wordt vastgesteld, bij de aanwijzing van dat luchtvaartterrein een geluidzone rond dat terrein vastgesteld, waarbuiten de geluidsbelasting door landende en opstijgende luchtvaartuigen de grenswaarde niet mag overschrijden.

Ingevolge artikel 25b, eerste lid, kunnen bij de aanwijzing van het luchtvaartterrein afhankelijk van het beschikbare banenstelsel of van de aan- en uitvliegroutes meerdere varianten geluidzones worden vastgesteld voor iedere voor het luchtvaartterrein vastgestelde grenswaarde.

Ingevolge het tweede lid dient, indien het eerste lid wordt toegepast, de aanwijzing zo te worden geformuleerd dat op een bij de aanwijzing vastgesteld tijdstip uit de aanwijzing volgt welke variant op dat tijdstip als de definitieve geluidzone moet worden beschouwd. Op dat tijdstip vervallen de overige varianten.

Ingevolge het derde lid kan het in het tweede lid bedoelde tijdstip worden bepaald op ten hoogste tien jaar te rekenen vanaf het tijdstip waarop ingevolge artikel 3:44, eerste lid, onderdeel a, gelezen in samenhang met 3:12, tweede lid, van de Awb van het besluit tot aanwijzing mededeling is gedaan in de Staatscourant.

Ingevolge artikel 25c, eerste lid, voor zover relevant, kunnen bij de aanwijzing van het luchtvaartterrein vooruitlopend op de vaststelling van de geluidzone bedoeld in artikel 25a, een of meer tijdelijke geluidzones worden vastgesteld.

2.9.3. Ingevolge artikel 4 en de bijlagen B1 en B2 behorende bij het A-besluit wordt in het A-besluit voorzien in baanverlenging en geldt, totdat deze heeft plaatsgevonden, de tijdelijke situatie met een baan van 1.250 meter. Gedurende de tijdelijke situatie geldt een afwijkende geluidzone, die eveneens in het A-besluit is opgenomen.

Nu in het A-besluit twee geluidzones zijn vastgelegd, waarvan de geldigheid gekoppeld is aan de beschikbare baan, is de Afdeling anders dan de minister van oordeel dat het A-besluit geen besluit als bedoeld in artikel 25c van de Lvw betreft, maar een besluit als bedoeld in artikel 25b van deze wet. Anders dan de BAH en het college van Dronten acht de Afdeling het voldoende rechtszeker en niet in strijd met artikel 25b, tweede lid, van de Lvw dat de geldigheid van de definitieve geluidzone aan het moment van ingebruikname van de verlengde baan is gekoppeld. Echter, nu niet duidelijk is wanneer deze ingebruikname zal plaatsvinden, is naar het oordeel van de Afdeling niet zeker dat dit tijdstip is gelegen op ten hoogste tien jaar te rekenen vanaf

het tijdstip waarop van het besluit tot aanwijzing mededeling is gedaan in de Staatscourant, zodat niet is voldaan aan het bepaalde in artikel 25b, derde lid, van de Lvw. De betogen slagen.

Vastlegging aan- en uitvliegroutes

2.10. De BAH, het college van Zeewolde en het college van Dronten betogen dat de routestructuur voor het Ke-verkeer ten onrechte niet is vastgelegd, waardoor handhaving hiervan niet mogelijk is.

[appellant sub 1] en het college van Zeewolde stellen dat niet verzekerd is dat de aan- en uitvliegroutes waar in het MER en in de besluitvorming vanuit is gegaan zullen worden gevolgd of dat in de toekomst andere routes zullen worden gevlogen in welk geval de informatie uit het MER nutteloos zou zijn.

Het college van Zeewolde en het college van Dronten betogen dat de aan- en uitvliegroutes bepalend zijn geweest voor de besluitvorming, onder meer vanwege de in het A-besluit vastgelegde geluidzones en de keuze voor het MMA. Hierom, en vanuit het oogpunt van rechtsbescherming, had volgens het college van Zeewolde duidelijkheid moeten worden geboden over de precieze situering en verankering van de vliegroutes. De stelling van de minister, dat de aan- en uitvliegroutes niet zijn vastgelegd omdat deze geen onderdeel van de bestreden besluiten vormen, kan het college van Zeewolde niet volgen nu in het MER uitvoerig aandacht is besteed aan deze routes. Volgens hem kunnen het MER en het A-besluit niet los worden gezien van de vliegroutes.

2.10.1. De minister stelt zich op het standpunt dat vliegroutes geen onderdeel uitmaken van het A-besluit, maar dat deze worden neergelegd in de Regeling Luchtverkeersdienstverlening en Regeling procedures en in de Aeronautical Information Publication (hierna: AIP).

2.10.2. Ingevolge artikel 20, eerste lid, aanhef en onder d, sub 1, van de Lvw, bevat het ontwerpbesluit in ieder geval een plan in hoofdzaak voor de aanleg en het gebruik van het luchtvaartterrein, waarin in ieder geval is aangegeven de ligging van de banen met de daarbij behorende aan- en uitvliegroutes.

2.10.3. Voorop staat dat de gevolgen van het A-besluit niet alleen moeten worden beoordeeld aan de hand van de daarin opgenomen geluidzones en voorschriften, maar ook aan de hand van de gevolgen die direct voortvloeien uit het (gewijzigde) gebruik van de luchthaven dat het A-besluit mogelijk maakt. Niet in geschil is dat de aan- en uitvliegroutes daarbij een grote rol spelen. Op basis van onderzochte routevoorstellen zijn in het MER immers twee alternatieven beoordeeld, te weten het PA en het MMA. In het A-besluit wordt er van uitgegaan dat zal worden gekozen voor het MMA. Naast het feit dat de keuze voor het MMA en de vaststelling van de geluidzones direct afhankelijk zijn van de voorgestelde aan- en uitvliegroutes, is in het MER ook gekeken naar de mogelijkheden om vliegroutes boven stedelijk gebied, stiltegebieden, Natura 2000- en andere natuurgebieden te mijden en de spreiding van vliegroutes te beperken.

2.10.4. In de uitspraak van de Afdeling van 13 februari 2008, zaakno. 200606822/1, is overwogen dat de routestructuur geen onderdeel uitmaakt van het A-besluit, maar dat deze wel in het MER dient te worden onderzocht. Daarnaast is in die zaak echter ook beoordeeld of de minister bij de vaststelling van het A-besluit in redelijkheid van de routes zoals onderzocht in het MER heeft kunnen uitgaan. Tussen de situatie in deze uitspraak en onderhavige situatie bestaat een relevant verschil, aangezien in de situatie waarop de uitspraak van 13 februari 2008 ziet, ten tijde van het nemen van dat A-besluit de routes reeds waren vastgelegd, zodat de routes om die reden voldoende gewaarborgd waren. Ten tijde van de vaststelling van het onderhavige A-besluit waren de voorgestane aan- en uitvliegroutes, waarvan in het MER is uitgegaan, evenwel nog niet op de door de minister genoemde wijze vastgesteld. Ook ten tijde van de zitting lagen de aan- en uitvliegroutes nog niet vast en wordt, zo heeft de minister te kennen gegeven, deze vaststelling ook niet op korte termijn verwacht, althans niet voor maart 2012. In het onderhavige geval ontbreekt daarom een dergelijke waarborg.

2.10.5. Gelet op de tekst van artikel 20, eerste lid, aanhef en onder d, sub 1, van de Lvw en de gevolgen die de aan- en uitvliegroutes kunnen hebben, is de Afdeling van oordeel dat deze uiterlijk ten tijde van de vaststelling van het A-besluit vast moeten staan. Indien deze niet vaststaan is het immers niet zeker via welke routes daadwerkelijk zal worden gevlogen en is het niet mogelijk de gevolgen van het A-besluit vast te stellen en te beoordelen. Het feit dat in het MER van de voorgenomen aan- en uitvliegroutes is uitgegaan en een kaart met deze routes in een bijlage bij het A-besluit zijn opgenomen is daartoe niet voldoende. De Afdeling betreft hierbij dat meerdere routevoorstellen zijn onderzocht en dat in het A-besluit weliswaar is gekozen voor het MMA, maar dat nu de daarbij behorende aan- en uitvliegroutes niet vastliggen, in beginsel ook van andere routevoorstellen gebruik kan worden gemaakt. De verklaring van de minister in het verweerschrift dat volgens deze aan- en uitvliegroutes zal worden gevlogen acht de Afdeling evenmin voldoende zekerheid te bieden. Dit is temeer het geval nu de minister ter zitting van deze stellige uitspraak in het verweerschrift heeft moeten terugkomen en heeft verklaard dat ten opzichte van de voorgestane aan- en uitvliegroutes, zoals onderzocht in het MER, bij de definitieve vaststelling van de routes waarschijnlijk enkele wijzigingen zullen plaatsvinden.

Dit alles overwegende heeft de minister zich bij de besluitvorming niet in redelijkheid op de voorgestane aan- en uitvliegroutes kunnen baseren. De betogen slagen.

2.10.6. Gelet op hetgeen hiervoor is overwogen behoeft hetgeen [appellant sub 1], de BAH, het college van Zeewolde en het college van Dronten in dit kader voor het overige hebben aangevoerd geen bespreking meer.

2.10.7. Ter zitting is gebleken dat de concentratiepunten voor Bkl-verkeer boven de Veluwerandmeren ook nog niet zijn vastgelegd in de AIP. Ook hiervoor geldt dientengevolge dat het niet mogelijk is de gevolgen van de A-besluit vast te stellen en te beoordelen.

Gelet hierop behoeft de beroepsgrond van het college van Harderwijk die ziet op dit onderwerp geen bespreking meer.

[appellant sub 8]

2.11. De woning van [appellant sub 8] bevindt zich binnen de sloopzone van de individuele risicocontour (PR 10-5-contour).

[appellant sub 8] betoogt dat ten onrechte niet in het A-besluit is aangegeven hoe met zijn woning zal worden omgegaan en stelt dat sprake is van een onlosmakelijk verband tussen zijn woning en zijn bedrijf. Voor de bedrijfsvoering is het essentieel dat de woning zich op korte afstand van het bedrijf bevindt. Hij vreest voor beperkingen voor zijn bedrijf op termijn als gevolg van de ligging binnen deze sloopzone. [appellant sub 8] wenst daarom een toezegging dat zijn bedrijf, inclusief het woonhuis, kan worden verplaatst en wel op onteigeningsbasis.

2.11.1. De minister heeft zich op het standpunt gesteld dat de Lvw geen wettelijk kader biedt voor externe veiligheid en dat tot het nieuwe wettelijk kader, het RBML voor Lelystad Airport gaat gelden, het interimbeleid van toepassing is. Dit interimbeleid vindt zijn basis in een brief van de staatssecretaris van V&W van 28 november 2005 (DGTL 05.005431) en heeft tot doel te voorkomen dat ongewenste ontwikkelingen binnen gebieden met een PR 10-5-contour plaatsvinden. Daartoe staat in het beleid dat binnen een dergelijk gebied in principe geen nieuwbouw mag worden gerealiseerd. Dit interimbeleid is enkel van toepassing op nieuwe situaties. Reeds aanwezige of reeds in het bestemmingsplan geprojecteerde nieuwbouw valt niet onder het interimbeleid.

Voor Lelystad Airport wordt uiterlijk 1 november 2014 een luchthavenbesluit op grond van de Wet Luchtvaart vastgesteld. Op dat moment worden ook de regels met betrekking tot externe veiligheid die zijn opgenomen in het Besluit burgerluchthavens van kracht. Dit beleid houdt, kort gezegd, in dat in gebieden met een PR 10-5-contour woningen en kwetsbare gebouwen aan hun bestemming worden onttrokken en nieuwbouw niet is toegestaan. Bewoners van bestaande woningen hebben een blijfrecht. Als zij voldoende van alle risico's op de hoogte zijn kunnen zij niet gedwongen worden te vertrekken. Uit de parlementaire geschiedenis volgt dat een uitzondering wordt gemaakt voor bedrijfswoningen, die ook als zij binnen de PR 10-5-contour liggen, niet aan hun bestemming kunnen worden onttrokken en waarvoor vervangende nieuwbouw wel is toegestaan. Dit vanwege de nauwe verbondenheid van de woning met de grondgebondenheid van een bedrijf.

De woning van [appellant sub 8] moet volgens de minister worden aangemerkt als een bedrijfswoning, zodat hij op grond van de nieuwe regelgeving niet zal behoeven te vertrekken.

2.11.2. Artikel 10 van het Besluit burgerluchthavens luidt als volgt:

1. In het gebied dat gelegen is op en binnen een 10-5-plaatsgebonden risicocontour:

a. worden woningen, niet zijnde bedrijfswoningen, en kwetsbare gebouwen aan hun bestemming onttrokken;

b. is nieuwbouw van een gebouw niet toegestaan.

2. Beëindiging van bestaand gebruik van een woning gelegen in het gebied, bedoeld in het eerste lid, kan niet worden gevegd.

3. Van bestaand gebruik als bedoeld in het tweede lid is sprake indien op de dag voor inwerkingtreding van het luchthavenbesluit:

a. een woning rechtmatig aanwezig was en voor bewoning werd gebruikt, of

b. een bouwvergunning is verleend voor een woning op de desbetreffende plaats, mits binnen zes maanden na die datum een begin met de werkzaamheden is gemaakt.

4. Ten aanzien van degene die op de datum van inwerkingtreding van het luchthavenbesluit rechtmatige gebruiker is van een woning bedoeld in het eerste lid kan, indien sprake is van bestaand gebruik, beëindiging van dit gebruik niet worden gevegd.

5. In afwijking van het eerste lid, onderdeel b:

a. is vervangende nieuwbouw van bedrijfswoningen toegestaan;

b. kan een verklaring van geen bezwaar slechts worden afgegeven voor vervangende nieuwbouw van een beperkt kwetsbaar gebouw en voor nieuwbouw van een overig gebouw.

Ingevolge artikel 1 van het Besluit burgerluchthavens wordt onder een bedrijfswoning verstaan een woning in of bij een gebouw of op of bij een terrein, slechts bestemd voor het huishouden van een persoon wiens huisvesting daar, gelet op de bestemming van het gebouw of terrein, noodzakelijk is.

2.11.3. [appellant sub 8] woont aan de [locatie sub 8] te Lelystad, alwaar ook zijn gemengde agrarische bedrijf (akkerbouw en pluimvee) gevestigd is. Zijn woning bevindt zich op ongeveer 1.400 meter van Lelystad Airport, in het verlengde van de start- en landingsbaan. Zijn gronden bevinden zich vanaf een afstand van 450 meter van de luchthaven.

2.11.4. Uit het deskundigenbericht volgt dat de agrarische bedrijfswoning van [appellant sub 8] binnen de individuele risicocontour (PR 10-5-contour) van het luchthaventerrein Lelystad Airport ligt.

2.11.5. In zijn zienswijze op het deskundigenbericht verwijst [appellant sub 8] onder meer naar de situatie in de nabijheid van Schiphol waar burgerwoningen gelegen in de PR 10-5-contour gesloopt moesten worden. Hij beroept zich op het gelijkheidsbeginsel aangezien bedrijfswoningen volgens hem op het punt van veiligheid niet anders behandeld zouden moeten worden dan burgerwoningen.

De minister heeft hierop ter zitting gesteld dat in de situatie nabij Schiphol, waar [appellant sub 8] aan refereert, op grond van het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (hierna: Lib), behoudens bestaand gebruik van gebouwen met een kantoorfunctie of bedrijven, geen gebouwen zijn toegestaan binnen de zogenoemde veiligheidsloopzone van de luchthaven Schiphol. Anders dan het Besluit burgerluchthavens maakt het Lib geen onderscheid tussen woningen en bedrijfswoningen, waardoor in die situatie alleen de bedrijfswooning voor aankoop door de gemeente in aanmerking komt, maar de bijbehorende opstallen niet. Dat toch zowel een bedrijfswooning als bijbehorende opstallen zijn aangekocht is omdat geen vervangende woning in de nabijheid van het bedrijf beschikbaar was. Derhalve is die situatie volgens de minister niet vergelijkbaar met de onderhavige situatie.

2.11.6. Nu de woning van [appellant sub 8] geen nieuwe situatie betreft is het interimbeleid zoals genoemd in het verweer van de minister niet op de situatie van [appellant sub 8] van toepassing. Evenmin verzet het Besluit burgerluchthavens zich tegen de aanwezigheid van zijn woning, aangezien [appellant sub 8] ter plaatse een gemengd agrarisch bedrijf voert en aannemelijk heeft gemaakt dat het voor een efficiënte bedrijfsvoering noodzakelijk voor hem is om in de nabijheid van zijn bedrijf te wonen. Gelet hierop is de woning van [appellant sub 8] aan te merken als bedrijfswooning. Op basis daarvan kan de bestemming derhalve niet aan zijn woning worden onttrokken en is ook vervangende nieuwbouw mogelijk.

Ten aanzien van het betoog van [appellant sub 8] omtrent het gelijkheidsbeginsel overweegt de Afdeling dat weliswaar geen sprake is van gelijke gevallen, doch dat dit niet wegneemt dat de minister had moeten motiveren waarom hij de situatie van [appellant sub 8] uit het oogpunt van veiligheid acceptabel acht. Het betoog slaagt.

Agrarische bedrijven

2.12. [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6], de stichting CDO en [appellant sub 10] vrezen voor negatieve gevolgen van de uitbreiding van de luchthaven voor hun agrarische bedrijfsvoering.

[appellant sub 6], de stichting CDO en [appellant sub 10] betogen dat onvoldoende onderzoek is gedaan naar de gevolgen van de uitbreiding voor de (biologische) landbouw, onder meer naar milieueffecten als luchtverontreiniging, oppervlaktewaterverontreiniging, depositie van schadelijke stoffen, bodemverontreiniging en de cumulatieve effecten van - aanzienlijk - zwaardere lood-, fijn stof- en benzeenbelasting op de voedselveiligheid. Ten onrechte wordt in het MER de situatie op hun percelen slechts beoordeeld op basis van een onderzoek naar glastuinbouw in de buurt van Schiphol. Beide situaties zijn naar hun oordeel niet vergelijkbaar. Verder ontbreekt informatie over de locaties waar kerosine mag worden geloosd, zo betogen zij.

[appellant sub 5] en anderen vrezen voor beperkingen in de mogelijkheden met betrekking tot gewassenkeuze, voedselveiligheid, afzet van producten en als gevolg daarvan beperkingen in ondernemerschap. Ten onrechte wordt in het A-besluit gesteld dat een Landbouw Effect Rapportage niet nodig is, aldus [appellant sub 5] en anderen. De stichting CDO betoogt in dit kader te vrezen dat de regio, net als Schiphol, door afnemers als een risicovol gebied zal worden beschouwd dat gemeden moet worden voor producten als babyvoeding en dagverse producten. Verder dient volgens haar in het A-besluit de eis tot het aanleggen van een monitoringssystematiek met daaraan gekoppeld een handelwijze voor overschrijdingen te worden opgenomen.

[appellant sub 6] vreest voor uitsluiting van de noodzakelijke certificering, aantasting van het schone imago van de regionale landbouw en voor beperking van haar nieuwbouwmogelijkheden als gevolg van de geluidzone voor kleine luchtvaart (47 Bkl-contour). Ook vreest zij geen gebruik meer te kunnen maken van GPS-systemen omdat laag overvliegende vliegtuigen verstoring van deze systemen kunnen veroorzaken.

2.12.1. De minister stelt dat de effecten op de (biologische) landbouw en op de luchtkwaliteit zijn onderzocht in het MER. Het MER is opgesteld op grond van de Richtlijnen voor de m.e.r., welke geen Landbouw Effect Rapportage voorschrijven. Uit het MER volgt dat niet verwacht wordt dat de uitbreiding van Lelystad Airport negatieve gevolgen heeft voor de biologische landbouw en dat het effect van de ontwikkeling van Lelystad Airport op de luchtkwaliteit zeer gering is. Ter onderbouwing wordt verwezen naar het 'Onderzoek naar de oorzaak van gewasschade bij tuinders in de regio Aalsmeer' uit maart 2006 (hierna: het Schiphol-onderzoek). Dit onderzoek betreft een vervolgonderzoek op eerder onderzoek dat in 2004 onder glastuinders in de regio Aalsmeer is gehouden. In dat onderzoek werd geen relatie gevonden tussen luchtvervuiling door kerosine en gewasschade. Uit het Schiphol-onderzoek bleek dat de emissies van het vliegverkeer (zeer) klein zijn en niet afwijken van de emissies door andere verkeersmodaliteiten. Op basis van de gehalten van de onderzochte stoffen kon geen oorzaak voor de gewasschade worden aangewezen. Nu Schiphol meer vliegtuigbewegingen kent dan Lelystad Airport heeft de minister het aannemelijk geacht dat dezelfde conclusies voor Lelystad Airport gelden. Gelet hierop bestond volgens de minister geen aanleiding om het onderzoek naar emissies en luchtverkeer uit te breiden naar andere stoffen dan waartoe de minister verplicht is op grond van de Wet milieubeheer, de Regeling Milieuinformatie en de Regeling Beoordeling Luchtkwaliteit of naar cumulatieve effecten. Er bestaat, zo stelt de minister, geen aanleiding voor de vrees dat de regio in verminderde agrarische conditie zal geraken. In bijlage F van het A-besluit is voorts toegelicht dat en waarom de luchtkwaliteit niet zal worden gemonitord in het kader van de evaluatie, namelijk omdat de luchtvaart relatief weinig bijdraagt aan de achtergrondconcentraties en de monitoring betrekking heeft op geheel Nederland. De stelling dat het Schiphol-onderzoek niet toepasselijk is op biologische landbouw aangezien dit onderzoek ziet op rozentelers doet hier niet aan af, omdat niet alleen teeltkundig onderzoek maar ook onderzoek naar watermonsters is gedaan, aldus de minister.

Gelet op de eerder genoemde onderzoeken en gelet op de eisen van de Landbouwkwaliteitsregeling, de Nederlands Agrarische Keuringsdienst, SKAL (eko-certificaties voor biologische producten) en Demeter (keurmerk voor biologisch dynamische bedrijven) bestaat naar het oordeel van de minister geen aanleiding voor de vrees dat [appellant sub 6] niet langer zal kunnen voldoen aan de eisen die gelden voor gecertificeerde producten. Evenmin is aannemelijk dat de uitbreiding van Lelystad Airport zal zorgen voor negatieve effecten voor de bedrijfsvoering dan wel waardevermindering van de bedrijven. De woningen van [appellant sub 6] liggen alle binnen de 47 Bkl-contour, waarbinnen in beginsel geen nieuwbouw mogelijk is. De minister verwijst voorts naar artikel 14 van het A-besluit en stelt dat [appellant sub 6] een verzoek om schadevergoeding kan indienen in het geval dat zij meent schade te ondervinden als gevolg van het A-besluit, ook indien en voor zover sprake is van verstoring van GPS-apparatuur

en schade als gevolg daarvan.

2.12.2. [appellant sub 6] exploiteert twee akkerbouwbedrijven, een biologisch akkerbouwbedrijf en een biologisch dynamisch gemengd bedrijf, gelegen op een afstand vanaf ongeveer 500 meter van de luchthaven. Zij produceert onder andere consumptiegewassen voor babyvoeding.

De stichting CDO vertegenwoordigt een groep van ongeveer 50 agrarische ondernemers in Flevoland, voornamelijk akkerbouwbedrijven waarvan vele biologisch.

[appellant sub 10] exploiteert een fruitteeltbedrijf op een afstand van ongeveer 6 kilometer van de luchthaven.

[appellant sub 5] en anderen voeren allen een agrarisch bedrijf aan de Ooievaarsweg te Lelystad op ongeveer 5 kilometer van de luchthaven.

Deze bedrijven stellen te moeten voldoen aan de kwaliteitseisen van diverse instanties, zoals SKAL, Demeter en GlobalGAP (controle voor de Nederlandse Agrarische Keuringsdienst (hierna: NAK)). Daarnaast stellen de afnemers van hun producten en de regelgeving aanvullende en strengere eisen, vooral met betrekking tot babyvoeding.

2.12.3. In het MER staat dat verwacht wordt dat de uitbreiding van de luchthaven geen gevolgen heeft voor de biologische landbouw, waarbij verwezen wordt naar het Schiphol-onderzoek. In het MER wordt aannemelijk geacht dat de conclusies van dit rapport ook gelden voor de onderhavige situatie gelet op het kleinere aantal vliegtuigbewegingen op Lelystad Airport.

2.12.4. In het deskundigenbericht wordt de stelling uit het Schiphol-onderzoek dat de emissies van luchtvaartverkeer niet wezenlijk verschillen van die van het wegverkeer niet houdbaar geacht, aangezien wegverkeer anders dan luchtvaartverkeer geen lood uitstoot omdat de verkoop van loodhoudende benzine in de gehele Europese Unie verboden is.

In het Schiphol-onderzoek wordt verder geconstateerd dat de chemische samenstelling van regenwater nabij Schiphol (regio Aalsmeer) niet afwijkt van die in andere gebieden. Deze conclusie is getrokken op basis van meetgegevens ter plaatse van meetstation De Zilk, gelegen op ongeveer 17 kilometer ten westen van de regio Aalsmeer. Volgens het deskundigenbericht vindt de maximale emissie echter plaats rond de startbaan en is depositie als gevolg van vliegtuigen onder meer afhankelijk van de vlieghoogte. Gelet op de afstand tussen meetstation De Zilk en Schiphol en de grotere vlieghoogte ter plaatse van De Zilk worden de meetresultaten ter plaatse van De Zilk in het deskundigenbericht niet toepasbaar geacht voor uitspraken over de gevolgen nabij Schiphol.

De stelling dat de gevolgen van depositie vanwege luchtvaartverkeer voor de kassenteelt (nabij Schiphol) en vollegrondsteelt (nabij Lelystad Airport) vergelijkbaar zijn wordt in het deskundigenbericht evenmin realistisch geacht. In de eerste plaats komen de neergeslagen stoffen op geheel andere wijze in of op de plant terecht. Bij kassen komen de stoffen door middel van uitspoeling direct of via het dak in het waterbassin terecht, terwijl bij vollegrondsteelt de stoffen direct op de plant neerdalen met mogelijk verminderde groei als gevolg. In de tweede plaats omdat de werking van neergeslagen stoffen opgelost in water (bij glastuinbouw) een andere is dan rechtstreekse blootstelling bij vollegrondsteelt. Bij het oplossen in water zijn er voor de neergeslagen stoffen gedurende de 'weg' naar de plant veel mogelijkheden om zich bijvoorbeeld te hechten aan andere stoffen. Directe blootstelling heeft daarentegen een directe opname van de stoffen in het gewas als gevolg. In de derde plaats heeft het Schiphol-onderzoek betrekking op sierteelt en wordt op de gronden rondom Lelystad Airport geteeld voor consumptie, waaraan andere kwaliteitseisen gesteld worden.

Voorts bestaat er geen inzicht in de gevolgen voor de (biologische) landbouw van de emissies vanwege de luchtvaart, waaronder lood. De conclusie van het deskundigenbericht is dat geen zekerheid bestaat dat er geen negatieve gevolgen zullen optreden voor de agrarische bedrijven in de vorm van gewasschade. Mogelijke consequenties als intrekking van certificering en het terugtrekken van afnemers worden daardoor niet onrealistisch geacht, gelet op de looddepositie vanwege het luchtvaartverkeer en het verbod op het voorkomen van lood en loodverbindingen in voedsel.

2.12.5. Gelet op de conclusies uit het deskundigenrapport is naar het oordeel van de Afdeling niet op voorhand uit te sluiten dat de agrarische bedrijven van [appellant sub 6], [appellant sub 10], de stichting CDO en [appellant sub 5] en anderen nadelige effecten zullen ondervinden als gevolg van de luchthaven. Ook kan, gelet op de kwaliteitseisen met betrekking tot voedselveiligheid, duurzaamheid en kwaliteit die de verschillende certificerende instanties aan bedrijfsvoering en producten stellen, niet zonder meer worden geconcludeerd dat zal kunnen worden voldaan aan de eisen voor certificering. De enkele stelling van de minister dat de chemische samenstelling van regenwater in Aalsmeer overeenkomt met die van het regenwater elders in Nederland is niet voldoende om aan te nemen dat de resultaten van het Schiphol-onderzoek ook van toepassing geacht kunnen worden voor de regio rondom Lelystad Airport. De stelling van de minister in zijn zienswijze op het deskundigenbericht dat de conclusies in het deskundigenbericht met betrekking tot het Schiphol-onderzoek grotendeels onderbouwd worden met veronderstellingen en aannames en niet met onderzoek leidt niet tot een ander oordeel. Hiermee miskent de minister dat het op zijn weg ligt om aannemelijk te maken dat de gevolgen voor de agrarische bedrijven niet onaanvaardbaar zijn. Het betoog slaagt.

Slotconclusie

2.13. In hetgeen [appellant sub 1], de BAH, het college van Dronten, het college van Zeewolde, [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6], het college van Harderwijk, [appellant sub 8], de stichting CDO en [appellant sub 10] hebben aangevoerd met de Afdeling aanleiding voor het oordeel dat het A-besluit is genomen in strijd met de bij het voorbereiden van een besluit te betrachten zorgvuldigheid en in strijd met het recht.

De beroepen zijn gegrond. Het A-besluit dient wegens strijd met artikel 3:2 van de Awb en artikel 25b, derde lid, van de Lvw te worden vernietigd.

2.14. Gelet op het voorgaande behoeven de overige beroepsgronden geen bespreking meer.

2.15. Gelet op de belangen van de luchthaven Lelystad Airport, afgewogen tegen de overige betrokken belangen, ziet de Afdeling met toepassing van artikel 8:72, vijfde lid, van de Awb aanleiding voor het treffen van een voorlopige voorziening, inhoudende dat totdat een nieuw besluit op de aanvraag is genomen en in werking treedt, dan wel een Luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart is vastgesteld en in werking treedt voor de luchthaven Lelystad Airport, deze luchthaven in werking mag zijn als ware het A-besluit van 9 november 2001 van kracht.

RO-besluit

2.16. Met de vernietiging van het A-besluit komt de grondslag van het RO-besluit te vervallen, zodat dat besluit eveneens dient te worden vernietigd.

Proceskostenveroordeling

2.17. De staatssecretaris dient ten aanzien van [appellant sub 1], de BAH, het college van Zeewolde, [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6], [appellant sub 8] en de stichting CDO op na te melden wijze tot vergoeding van de proceskosten te worden veroordeeld.

Het verzoek van de stichting CDO om de staatssecretaris te veroordelen in de kosten die gemaakt zijn voor door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand en voor een deskundigenrapport wordt afgewezen, nu niet is gebleken dat door een derde beroepsmatig proceshandelingen zijn verricht, noch dat een dergelijk rapport is opgesteld.

2.18. Van proceskosten die voor vergoeding in aanmerking komen, is ten aanzien van het college van Dronten, het college van Harderwijk en [appellant sub 10] niet gebleken.

3. Beslissing

De Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State

Recht doende in naam der Koningin:

I. verklaart het beroep van de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten, voor zover ingesteld door de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Oldebroek en Putten, niet-ontvankelijk;

II. verklaart de beroepen van [appellant sub 1], de vereniging Belangenvereniging Almere-Hout, het college van burgemeester en wethouders van Dronten, het college van burgemeester en wethouders van Zeewolde, [appellant sub 5] en anderen, [appellant sub 6] en anderen, de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten, voor zover ingesteld door het college van Harderwijk,

[appellant sub 8] en [appellant sub 8], de stichting Stichting CDO Lelystad Airport en [appellant sub 10] gegrond;

III. vernietigt het besluit van de minister van Verkeer en Waterstaat van 16 oktober 2009, kenmerk VENW/DGLM-2009/1798, en het besluit van de minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer van gelijke datum;

IV. treft de voorlopige voorziening dat totdat een nieuw besluit op de aanvraag is genomen en in werking treedt, dan wel een Luchthavenbesluit op grond van de Wet luchtvaart is vastgesteld en in werking treedt voor de luchthaven Lelystad Airport, deze luchthaven in werking mag zijn als ware het A-besluit van 9 november 2001 van kracht; V. veroordeelt de staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu tot vergoeding van:

a. bij [appellant sub 1] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 31,08 (zegge: eenendertig euro en acht cent);

b. bij de vereniging Belangenvereniging Almere-Hout in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 31,91 (zegge: eenendertig euro en eenennegentig cent);

c. bij het college van burgemeester en wethouders van Zeewolde in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.092,50 (zegge: duizendtweeënnegentig euro en vijftig cent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand;

d. bij [appellant sub 5] en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 32,51 (zegge: tweeëndertig euro en eenenvijftig cent), met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

e. bij [appellant sub 6] en anderen in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 874,00 (zegge: achthonderdvierenzeventig euro), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

f. bij [appellant sub 8] [appellant sub 8] in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 1.092,50 (zegge: duizendtweeënnegentig euro en vijftig cent), geheel toe te rekenen aan door een derde beroepsmatig verleende rechtsbijstand, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;

g. bij de stichting Stichting CDO Lelystad Airport in verband met de behandeling van het beroep opgekomen proceskosten tot een bedrag van € 36,11 (zegge: zesendertig euro en elf cent);

VI. gelast dat de staatssecretaris van Infrastructuur & Milieu aan appellanten vergoedt het door hen voor de behandeling van de beroepen betaalde griffierecht ten bedrage van:

a. € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 1];

b. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de vereniging Belangenvereniging Almere-Hout;

c. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor het college van burgemeester en wethouders van Dronten;

d. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor het college van burgemeester en wethouders van Zeewolde;

e. € 150,00 (zegge: honderdvijftig euro) voor [appellant sub 5] en anderen, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

f. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor [appellant sub 6] en anderen, met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de anderen;

g. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor het beroep van de colleges van burgemeester en wethouders van Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek en Putten;

h. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor [appellant sub 8] en [appellant sub 8], met dien verstande dat betaling aan een van hen bevrijdend werkt ten opzichte van de ander;

i. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor de stichting Stichting CDO Lelystad Airport;

j. € 297,00 (zegge: tweehonderdzevenennegentig euro) voor [appellant sub 10].

Aldus vastgesteld door mr. M.W.L. Simons-Vinckx, voorzitter, en mr. Th.G. Drupsteen en mr. J.C. Kranenburg, leden, in tegenwoordigheid van mr. B.C. Bošnjaković, ambtenaar van staat.

w.g. Simons-Vinckx w.g. Bošnjaković
voorzitter ambtenaar van staat

Uitgesproken in het openbaar op 7 december 2011

410-667.

Geplande vliegroute pól boven onze wijken!



. Kijk voor meer 'luchtkaarten' op verkeerenwaterstaat.nl > pdf
Aanwijzing pag. 90 en verder.

WIE ZIJN OOK IN BEROEP GEGAAN?

Appellanten tegen Aanwijzing Lelystad (wie tekenden nog meer bezwaar aan?)

Goed nieuws er deden o.a. (!) 11 gemeenten mee en 2 gerenommeerde advocaten, Soppe en Kloostra.

- A Leefbaar Zwolle
- B Migchel Dirksen, Huizen
- C Van Klaarbergen, Zeewolde
- D Van der Meer e.a., Ermelo
- E BAH, Almere

F Gemeente Dronten

G Gemeente Nijkerk

H ?

I Gemeente Zeewolde, advocaat Soppe van KienhuisHoving

J Bakker e.a., Zeewolde, o.a. mevr. Hummer, lid van de commissie 21

K Gemeente Bunschoten

L maatschap Kruit e.a., Lelystad, Achmea Rechtsbijstand

M Regio Noord-Veluwe, namens Elburg, Ermelo, Harderwijk, Oldebroek, Nunspeet en Putten

N Schoot Uiterkamp, Lelystad

O Harmsen, Stichting Oud-Groeneveld, Hulshorst, advocaat Kloostra

P Buurma, Platform Vliegghinder Hilversum, Hilversum

Q Stichting CDO (direct omwonenden), Lelystad

R Gemeente Huizen

S?

T Maatschap Florissen, Dronten

? Van Asselt, Elspeet, voegt zich bij Nunspeet (kan niet)

Gegroepeerd:

11 gemeenten: Bunschoten, Dronten, Elburg, Ermelo, Huizen, Harderwijk, Nijkerk, Oldebroek, Nunspeet, Putten, Zeewolde; de gemeenten Almere en Lelystad schitteren natuurlijk door afwezigheid

1 politieke partij: Leefbaar Zeewolde, is kennelijk niet-ontvankelijk

Platform Vliegtuighinder Hilversum: wegens niet-ontvankelijkheid teruggetrokken

BAH

Stichting CDO van omwonenden

10 losse omwonenden

Advocaten: Soppe, Kloostra, Achmea; misschien huren andere gemeenten ook nog advocaten in.

=====

BEROEPSCHRIFT

[Luister naar [geluidsfragment](#) van Omroep Flevoland van 10/11/09]

[december 2009 is het voorlopig beroepschrift verzonden en in januari 2010 het aanvullend beroepschrift aan de afdeling Bestuursrechtspraak bij de Raad van State]

BEROEPSCHRIFT

Inleiding

De Belangenvereniging Almere Hout (BAH) heeft eerder haar zienswijze gegeven over de ontwerp Aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad, de ontwerp Aanwijzing Wet ruimtelijke ordening en het MER Lelystad Airport. In deze brief geeft de BAH aan welke bezwaren zij heeft tegen de ontwerpaanwijzingen, mede in het licht van haar kanttekeningen bij het MER.

Het is de BAH bekend dat ook Natuur en Milieu Flevoland een zienswijze heeft ingezonden. De BAH heeft zich aangesloten bij deze zienswijze. Deze zienswijze moet dan ook als hier volledig ingevoegd en herhaald worden beschouwd.

Uit deze ZIENSWIJZE is het onderstaande BEROEPSSCHRIFT gekomen waarvan de BAH de definitieve versie op 12 januari 2010 heeft ingediend.

(Aanvullend) beroepschrift van de Belangenvereniging Almere Hout (BAH) inzake de Aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad en de Aanwijzing Wet ruimtelijke ordening, procedure 200909551/1/R1

Inleiding

1 De Belangenvereniging Almere Hout (BAH) wil graag de gronden aanvoeren voor haar beroep tegen de Aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad en de Aanwijzing Wet ruimtelijke ordening, waartegen de BAH beroep heeft ingesteld (procedure 200909551).

In dit aanvullend beroepschrift geeft de BAH aan welke bezwaren zij heeft tegen de aanwijzingen, mede in het licht van haar zienswijzen inzake de ontwerp Aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad en de ontwerp Aanwijzing Wet ruimtelijke ordening en haar kanttekeningen bij het MER.

Overigens is ondoorzichtig hoe de Commissie ex artikel 21 Luchtvaartwet is omgegaan met de ingediende zienswijzen. Op basis van enig puzzelen neemt de BAH aan dat haar zienswijzen zijn gerubriceerd onder nr. 1702; nr. 1451 kwam ook in aanmerking. Misschien heeft de BAH niet goed gezocht, maar wij hebben de lijst met insprekers niet gevonden.

Algemeen

2 Vooraf willen wij opmerken dat naar het oordeel van de BAH de in de besluiten gekozen benadering veel te beperkt is, omdat iedereen weet dat de échte plannen zoals die worden ontwikkeld aan de regionale `Alderstafel', veel verder reiken. Kennelijk zetten de ministers hun nederlagenstrategie voort. De BAH heeft nu drie keer gewonnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak: 5-11-2003, AB 2004, 176, over de MERplicht, 4-5-2005, JB 186, over de MERplicht, en 10-10-2007, JB 224, over de MERplicht, art. 3:9 Awb en het onzorgvuldig opereren van de Commissie voor de milieueffectrapportage. In alle in 2009 door of namens de ministers geproduceerde stukken wordt gedaan alsof de ministers maar een keer bij de Afdeling hebben verloren, maar dat is

inmiddels drie keer. Keer op keer heeft de Afdeling de door de ministers gevolgde salamatactiek afgestraft, en de BAH is vol vertrouwen dat dit deze vierde keer ook het geval zal zijn.

Er is echter deze keer een pluspuntje ten opzichte van eerdere rondes: de routestructuur staat wel ter discussie. Zie p. 8 van het MER. In het verleden is steeds betoogd dat de routes worden vastgesteld door de minister van V&W op voorstel van Luchtverkeersleiding Nederland, en dat over deze routes niet viel te praten als het ging om de aanwijzingen. Gelukkig is nu ingezien dat de milieueffecten sterk afhangen van de routestructuur, en de routes staan nu dan ook ter discussie. Daarbij valt overigens op dat wel de *startroutes* uitgebreid aan de orde komen, maar niet de *naderingsroutes*. De naderingsroute uit het ZW is echter juist een grote belasting voor Almere en het Oostvaarderswold.

Overigens kent ook de discussie over de routes zo haar inherente beperkingen: het zijn mooie lijntjes, maar de piloten houden zich er vaak niet aan. In de luchtvaartsector is op dit punt sprake van systematische normschending.

Salamitactiek

3 Bij lezing van de stukken krijgt de BAH de indruk dat de aloude salamatactiek weer opnieuw wordt toegepast: de besluitvorming wordt weer opgeknipt zonder dat de echte ambities, een tweede Schiphol in Flevoland, op tafel komen. Dat zijn geen indianenverhalen, maar reële verwachtingen.

Rechtens moet als vertrekpunt worden genomen de situatie zoals die mag zijn ingevolge de aanwijzing 1991. Daarbij moeten de later verleende ontheffingen en de aanwijzing 2001 (A-besluit), inclusief de rechterlijke gedoogbeslissing van 2007 (zie daarover onder 4), buiten beschouwing blijven. Toch wordt hier en daar gedaan alsof de referentiesituatie wel die conform de aanwijzing 2001 is, in plaats van die conform de aanwijzing 1991.

De aanwijzing 2001 is echter door de Afdeling bestuursrechtspraak in 2007 uitdrukkelijk herroepen. Dat betekent dat zij juridisch niet meer bestaat en juridisch gezien geacht moet worden nooit te hebben bestaan. Een dergelijke herroeping heeft onbeperkte terugwerkende kracht, nu er geen beperkingen aan zijn gesteld.

Bij een vergelijking met de situatie conform de aanwijzing 1991 staat de voorgestelde aanwijzing een enorme uitbreiding toe, en niet een beperkte, geleidelijke. Zou een vergelijking met de situatie conform de aanwijzing 2001 geoorloofd zijn, dan zou de gevolgde salamatactiek alsnog slagen.

Voor zover de aanwijzingen en het MER niet zijn uitgegaan van een vergelijking tussen de situatie conform de aanwijzing 1991 en de voor 2009 aangevraagde situatie, lijden zij aan een niet te repareren gebrek. De BAH heeft in haar zienswijze inzake de conceptaanwijzingen de ministers dan ook uitdrukkelijk uitgenodigd in de aanwijzingen 2009 aan te geven waar zij werkelijk de situatie conform de aanwijzing 1991, en niet de aanwijzing 2001, als vertrekpunt hebben genomen. Uit niets blijkt dat dit ook werkelijk is gebeurd.

In elk geval is de reactie van de Commissie ex art. 21 Luchtvaartwet, op p. 11 onder 10., volstrekt ontoereikend. Zowel in het MER als in de verdere besluitvorming mag alleen de aanwijzing 1991 als referentie worden gebruikt. Nu dit niet is gebeurd, heeft de hele beoordeling en besluitvorming plaatsgevonden naar een volkomen onjuiste referentie. Dat tast de hele besluitvorming op beslissende wijze aan.

4 Wellicht is enige verwarring ontstaan doordat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 10 oktober 2007 - overigens zonder dat daar om was gevraagd door de appellanten, door de ministers of door de luchthaven - als voorlopige voorziening heeft bepaald dat de luchthaven Lelystad in werking mag zijn als ware de aanwijzing van 2001 van kracht, en - eveneens zonder dat daar door iemand, bijvoorbeeld de luchthaven, om is gevraagd - de opdracht heeft gegeven om binnen twee jaar nieuwe aanwijzingsbesluiten te nemen.

Door aldus in strijd met de beginselen van behoorlijk procesrecht te handelen, heeft de Afdeling niet alleen volkomen onrechtmatig beslist, namelijk tredend buiten de grenzen van het geding (art. 8:69, eerste lid, Awb), maar ook de ministers en de luchthaven op het verkeerde been gezet. Deze zijn er nu van uitgegaan dat er koste wat kost voor 10 oktober 2009 een nieuwe aanwijzing moest komen, terwijl het veel beter zou zijn geweest de uitkomsten van de regionale Alderstafel af te wachten, en op basis daarvan nu eens een beslissing te nemen in het juiste perspectief: waar willen we met de luchthaven Lelystad nu echt naar toe in 2020/2025? We zien dat nu ook terug uit allerlei mededelingen dat weliswaar een baanverlenging tot 2100 meter zal worden vergund, maar dat daar voorlopig geen gebruik van zal worden gemaakt. Waarom dan nu niet het mindere vergund, in afwachting van de uitkomsten van de regionale tafel van Alders?

5 Waarschijnlijk om de publieke opinie mild te stemmen, is bij de publicatie van de aanwijzingsbesluiten veel nadruk gelegd op het feit dat in de Aanwijzing in artikel 4 een soort alternatieve besluitvorming is opgenomen. Zolang de baan nog niet is verlengd naar 2100 meter, geldt regime B voor de geluidszonering. Pas daarna gaat regime A voor de geluidszonering gelden. In het licht van het in 2009 sterk afgenomen luchtverkeer op Schiphol (ruim 8% minder), moge deze bestuurlijke manoeuvre begrijpelijk zijn, juridisch is zij zeer problematisch.

De BAH stelt vast dat hiermee wordt afgeweken van de aanvraag, dat regime B ook niet in het MER is onderzocht, en dat regime B ook niet aan inspraak onderworpen is geweest. Dit alles komt de BAH voor een fataal juridisch gebrek te zijn. Voor dergelijke geschuif hebben we nu eenmaal niet al die als zorgvuldig bedoelde procedures. Artikel 4 van het Aanwijzingsbesluit moet in elk geval in zoverre worden vernietigd. Dat laat natuurlijk het besluit in zijn variant A onverlet.

6 Een complicatie is nog dat langdurig onzeker is, ter discretie van de Schiphol Group, of en wanneer de baanverlenging zal plaatsvinden. Daarmee blijft er grote planologische onzekerheid bestaan, voor de woningbouw, natuurontwikkeling, windmolens etc. Er zijn dan ook aanzienlijke schaduweffecten en schaduwshade.

7 Merkwaardig is weer wel dat uit de beginsituatie 1991 wordt afgeleid dat de tijdshorizon 2015 is. Waarom dit zo zou moeten zijn, wordt volstrekt niet gemotiveerd. Een tijdshorizon tot 2015 lijkt de BAH volkomen ontoereikend.

Op p. 10 van de Startnotitie is gesteld dat een periode van 25 jaar wordt bestreken, en dat dit voor een MER wel uitzonderlijk lang is. Juridisch gaat het wel om de vergelijking met de situatie van 1991, maar feitelijk gaan we uit van de wetenschap van 2009. En dan is vooruit kijken over een periode van 6 jaar wel weer uitzonderlijk kort.

8 Bovendien is het - zoals gezegd - de ministers en de BAH bekend dat er veel verder reikende plannen bestaan dan nu worden gepresenteerd, plannen die ook aanzienlijk verder gaan dan de PKB 2004. Het is de huidige minister van Verkeer en Waterstaat Eurlings zelf geweest die heeft geroepen dat er veel charterverkeer naar Lelystad moet worden verplaatst, het is de Schiphol Group zelf geweest die daarop heeft gewezen, aan de 'tafels van Alders' is en wordt daar ook uitvoerig over gesproken, en ook

het provinciebestuur van Flevoland en het gemeentebestuur van Lelystad drammen voortdurend in die richting. Waarom wordt er anders voortdurend geroepen dat er ook een openstelling 's nachts moet komen? Lelystad Airport is bij dit alles betrokken, en doet nu of haar neus bloedt. Er wordt nu gesproken over een scenario tot 1 miljoen passagiers per jaar. Iedereen weet dat er aan veel grootschaligere activiteiten wordt gedacht.

Daarbij zal het uiteindelijk gaan om veel verkeer, ook gedurende de hele nacht, met veel lawaaiige vliegtuigen die net op de 2100 meter baan kunnen. Van een groene en blauwe provincie wordt *Flevoland* een *herrieprovincie*. En dat terwijl uit een onderzoek van de provincie Flevoland en de Kamer van Koophandel blijkt dat het Oostvaarderswold en groene vrijetijdsmogelijkheden veel banen kunnen opleveren.

Op p. 14 van de Startnotitie is gesproken over een 'optimaliseringsalternatief'. Bedoeld zal zijn een *maximaliseringsalternatief*. Kennelijk wil het gemeentebestuur van Lelystad zoveel mogelijk grote vliegtuigen binnenhalen. De aannames die onder het kopje 'Afbakening' op pag. 9 van de Startnotitie zijn vermeld, zijn al met al volkomen buiten de realiteit. De enkele mededeling dat scenario's waarin wordt afgeweken van de op p. 9 genoemde begrenzings, 'nadrukkelijk als nog niet voorzienbare ontwikkelingen [worden] beschouwd' is uiterst merkwaardig.

9 Als niet van een meer realistisch scenario wordt uitgegaan, en wordt volhard bij de opknipmethode en de salamitactiek, moeten ook deze aanwijzingen stranden bij de Afdeling bestuursrechtspraak, en terecht omdat ook nu weer geen reëel zicht wordt geboden op wat de echte voornemens zijn.

Locatie-MER ontbreekt

10 Wellicht dient deze voortgezette salamitactiek er ook toe om te voorkomen dat er een locatie-MER zou moeten komen. Dat zou natuurlijk een veel beter idee zijn, omdat de huidige locatie uiterst ongelukkig is, bijvoorbeeld wegens interferentie met het vliegverkeer van en naar Schiphol, en er toe leidt dat om de plannen toch nog maar te redden, allerlei te verwachten effecten worden onderbelicht. Vandaar dat - naar verluidt - aan de regionale Alderstafel gekeken wordt naar een verplaatsing naar Dronten of de Noord Oostpolder.

2009/2010 Is het moment om met de kennis van nu naar alternatieven te kijken. Als het uitgangspunt is de situatie zoals die is vergund in de aanwijzing 1991, dan is het effect van een verplaatsing juridisch gezien natuurlijk nog zeer beperkt. De eventuele nadeelcompensatie kan dan ook worden beperkt tot hetgeen conform de aanwijzing 1991 is geïnvesteerd. Hetgeen is geïnvesteerd conform de aanwijzing 2001, is daarbij irrelevant, nu deze aanwijzing volledig is herroepen.

11 Hierboven is enkele keren verwezen naar de regionale Alderstafel. De BAH kan niet beoordelen of dit de zoveelste afleidingsmanoeuvre is, of dat een verplaatsing van het vliegveld een serieus plan is. Immers, ondanks alle vrome praat over transparantie en openbaarheid wordt dit soort overleg waar de werkelijke beslissingen vallen, gevoerd zonder openbaarheid en zonder mogelijkheden tot participatie van de 'gewone' burgers. Dat Natuur en Milieu Flevoland wel mag aanzitten aan de regionale Alderstafel, is ontoereikend. Als werkelijk zou worden gestreefd naar provinciaal 'draagvlak', zouden oppositionele organisaties als de Verontruste inwoners van Flevoland (VIVF) en de BAH ook zijn uitgenodigd. Bij de Alderstafel voor Schiphol is dit ook gebeurd.

12 Als het resultaat is dat het vliegveld verder van de Oostvaardersplassen en van Almere weg richting Dronten wordt geplaatst, is de BAH daarover enigszins tevreden. De primaire vraag is echter of zo'n uitgebreid vliegveld eigenlijk wel nodig is, en of we de overlast van Schiphol steeds verder moeten verspreiden. Als de transportlobby vraagt om uitbreiding van het wegennet, springen de ministers toch ook niet meteen in de houding, en wordt toch ook niet blindelings elke uitbreiding toegestaan? (Hoewel?) Waarom is dat met de luchtvaart, met rupsje nooit genoeg Schiphol, dan wel het geval? Als er straks jaarlijks 10 miljoen Chinezen naar Europa willen komen, breiden we Schiphol of Lelystad dan weer uit?

Is dit schuiven met mensen als pakketjes, als levende dozen, nu werkelijk het soort bedrijvigheid waar Nederland op zit te wachten? Waarom vindt geen enkele afweging van voor- en nadelen plaats, anders dan pro forma? Waarom wordt deze vorm van openbaar vervoer, uitgevoerd door particuliere ondernemingen, zo enorm bevoordeeld, middels allerhande infrastructurele faciliteiten, geen BTW, geen accijns, meteen weer afschaffen van de vliegtax?

Noodzaak baanverlenging

13 De aanleiding voor het aanvragen van de baanverlenging is dat de luchthaven denkt dat ze autonoom kan groeien met 30.000 Ke-vluchten naar ruim 1 miljoen passagiers. Deze groei zou binnen 4 jaar plaats vinden. De huidige economische conjunctuur geeft echter helemaal geen aanleiding tot een dergelijk groeiscenario. Schiphol krimpt. Dit scenario zal dus zeker niet in 4 jaar plaats kunnen vinden.

14 Van de 198.440 aangevraagde vliegbewegingen zijn er slechts 9.000 (= 4,5 %) gereserveerd voor geregeld verkeer. De vergunde baanlengte is slechts nodig voor dit segment. De andere 95,5% procent van de vluchten kan toe met een baanlengte van 1850 meter. Het is ons volstrekt onduidelijk waarom deze baanlengte niet in het MMA zit.

In de richtlijnen staat dat er een duidelijke uitsplitsing moet worden gemaakt tussen de autonome groei van de luchthaven en de 'uitplaatsing' van Schiphol. Dit gebeurt ons inziens onvoldoende.

Wel is duidelijk dat het geregeld verkeer uitplaatsing van Schiphol is. Dit past niet in het zakelijke karakter van de luchthaven.

15 Het verlenen van toestemming voor een landingsbaan van 2100 meter ten bate van een relatief klein deel van de exploitatie, en ten bate van een segment dat niet in de bedrijfsvoering van de luchthaven past, voedt de algemene opinie dat hier sprake is van een salamitactiek. Men denkt: zodra die landingsbaan er is, zal het gebruik meteen omhoog gaan. Het vertrouwen in de overheid wordt hierdoor ernstig geschaad. Door de startbaan te beperken tot de werkelijk benodigde lengte zou dit effect worden voorkomen.

16 De baanverlenging wordt verder gepresenteerd als noodzakelijk voor de exploitatie (zie ook het MER p. 18: Boeing 737 en Airbus 320 moeten er komen!), maar nooit is aangetoond dat het vliegveld conform de aanwijzing 1991 - en nogmaals: dat is de enige toegelaten exploitatie - niet exploitabel zou zijn. In de opzet van 1991 zijn er natuurlijk ook veel minder kosten. Te voorzien valt dat nu over enkele jaren weer een rapport komt waarin wordt betoogd dat de exploitatie volgens de nu voorgestelde opzet toch ook niet mogelijk is, en er dus weer verder uitgebreid moet worden.

Incrementele besluitvorming, planologie van niks

17 De BAH heeft al in verschillende procedures betoogd dat de besluitvorming over vliegveld Lelystad en meer in het algemeen die over vliegvelden zoals Schiphol, getuigt van incrementele besluitvorming: omdat we eerder al iets hebben besloten, gaan we nog maar weer een stapje verder, en nog maar een stapje verder etc. Kortom, men struikelt van de ene oplossing naar het volgende probleem.

Er zou nu toch eindelijk eens voor Flevoland een doordacht planologisch idee voor de komende periode, tot 2025/2035, moeten worden ontwikkeld. Terecht adviseert de Commissie ex art. 21 Luchtvaartwet dat er nader inzicht moet worden gegeven `in de woningmarkteffecten van de voorgenomen ontwikkeling van LA, met name in relatie tot de grootschalige uitbreiding van Almere en Lelystad' (p. 20 van het advies).

Wat lezen we nu op p. 47-48 van de Toelichting op de Aanwijzing? Er wordt onder andere verwezen naar de Schaalsprong Almere. Vervolgens komen er twee alinea's vol ambtelijke wegschrijverij die illustratief zijn voor de door H.D. Tjeenk Willink herhaaldelijk beschreven `bureaucratisch-bedrijfsmatige logica'. Zij zijn een citaat waard:

`Flevoland wordt daarmee steeds meer een regio, die naast veel natuurlijke kwaliteiten, ook stedelijke kwaliteiten kent. Er zitten tussen deze verschillende projecten dan ook belangrijke relaties en vormen samen hamenhang (sic). Goed wonen, veelzijdige werkgelegenheid, een (inter)nationaal georiënteerd vestigingsklimaat, een hoogwaardig voorzieningenniveau en een gezonde woon-werk balans staan daarbij centraal. In die visie past de ontwikkeling van de luchthaven Lelystad. Het is een katalysator voor werkgelegenheid, onderwijs en de internationale bereikbaarheid van de regio. Op deze wijze draagt de luchthaven bij aan de structuurversterking en een integrale ontwikkeling van Flevoland.

Vanuit die integrale visie levert de ontwikkeling van Lelystad Airport per saldo een positieve bijdrage aan de dagelijkse leef en werkomgeving in Flevoland. Op welke wijze deze ontwikkelingen zich exact in woningmarkteffecten zal (sic) vertalen, is nu niet in te schatten. Maar niet uitgesloten is dat de voorziene ontwikkeling zich in positieve effecten voor de huizenmarkt zal vertalen.' Je noemt deze willekeurige woordenbrij een `integrale visie': dan klinkt het al een heel stuk beter. Vervolgens concludeer je zonder enige onderbouwing dat de ontwikkeling van de luchthaven een positieve bijdrage zal leveren aan de leefomgeving in Flevoland: hoe dan, voor wie en waar precies? Vervolgens zeg je dat je het eigenlijk helemaal niet weet, maar positieve effecten voor de huizenmarkt zijn niet uit te sluiten.

De ministers geven dus eerst hun gebrek aan kennis en inzicht toe. Vervolgens beperken zij het leef- en woonmilieu tot positieve effecten voor de huizenmarkt, wat die effecten dan ook precies mogen zijn: duurdere koopwoningen, lagere huren? Maar ja wat doet het ertoe, want ze weten het ook niet: het is `niet uitgesloten'. Wat zou in hun visie eigenlijk wel uitgesloten zijn? Niets toch?

De BAH citeert deze toelichting zo uitvoerig omdat zij een belediging is voor de normale lezer en voor die burgers die serieus hebben ingesproken. Het is ook een belediging voor de Commissie 21 die serieus heeft geadviseerd.

Al met al zijn de (milieu)effecten voor het woon- en leefmilieu in Almere volstrekt onvoldoende in kaart gebracht. De besluitvorming berust dus niet op zorgvuldig onderzoek.

18 Bij een serieuze planologische en milieueffectenstudie komt waarschijnlijk naar voren dat de voorgestelde baan 05 recht gericht ligt op Almere, waar potentieel naast de bestaande bebouwing ten Oosten van de A6 in Hout en Overgooi, gigantisch veel huizen gebouwd gaan worden, ten ZW van de A27 en vervolgens ten NO van de A27 in `Spiegelhout'.

Het is een *planologische blunder van de eerste orde* om de startbaan uit te breiden recht op die tienduizenden woningen af. Hoe de minister van VROM hiermee kan instemmen, is de BAH een raadsel. Op de kaartjes staat wel dat de stijgende vliegtuigen al voor Almere afbuigen - voor wat die papieren routes waard zijn -, maar het dalen bij noordelijke en oostelijke wind zal in elk geval over de bebouwing van Almere gebeuren, op een hoogte van 2.000 voet. Het lijkt wel of ook het gemeentebestuur van Almere niet op de kaart kan kijken, en daarom het zwijgen er toe doet. Daarom moet de BAH als kennelijk de enige organisatie in Almere die wel een beetje vooruitkijkt, hier maar op wijzen.

19 Wat lezen we op p. 36 van het MER? `De provincie is voorstander van de ontwikkeling aan de oostzijde van Almere tot een groen woonwerkmilieu dat in het landelijk gebied geleidelijk overgaat in de eerdergenoemde ecologische verbindingzone Oostvaarderswold'. Hoe kun je er nu voor pleiten om een `groen woonwerkmilieu' aan te leggen onder de bulderbaan van Lelystad?

Iets verderop: `De gemeente Almere en Lelystad Airport hebben afgesproken het operationeel gebruik van de luchthaven af te stemmen op de invulling van de toekomstige verstedelijking van Almere.'

Omdat de BAH wel eens kennis wilde nemen van die afspraken, heeft zij deze met een beroep op de Wob opgevraagd bij het gemeentebestuur van Almere (bijlage A). Dit heeft na enige tijd geresulteerd in de mededeling van het gemeentebestuur dat afspraken `over operationeel gebruik van de luchthaven enerzijds, en de verdere verstedelijking van Almere anderzijds' niet zijn gemaakt. Het zou een `omissie van de auteur' van het MER zijn (bijlage B). De BAH heeft deze brief ingebracht in de zienswijzenprocedure (bijlage C), maar zonder enig merkbaar effect.

Maar los daarvan: wat zou die afstemming hebben kunnen voorstellen? Als die bebouwing ten ZW en NO van de A27 er komt, hoe kunnen de dalende vliegtuigen dan ineens niet meer over die duizenden huizen vliegen? Op p. 57 lezen we: `Lelystad Airport streeft naar een goede afstemming tussen het gebruik van de luchthaven en de toekomstige woonfunctie van Almere'. `Streeft naar': loze praatjes dus.

Intussen doet het gemeentebestuur van Almere alsof het gek is, en planologisch gezien is het dat ook.

20 Opvallend is dat op p. 37 van de conceptaanwijzing stond: `3. Bij het aanvliegen van baan 05 vanuit het zuiden wordt het bestaande stedelijke gebied van Almere gemeden.' Kijken we echter op p. 43 van het MER, dan zien we dat bij het aanvliegen vanuit het zuidwesten (niet: het zuiden) de aanvliegroute begint op het kruispunt Vogelweg/Kievitsweg. Daar is nu al bebouwing, en daar komt nog veel meer bebouwing! Het gemeentebestuur verkoopt daar momenteel volop kavels. Het bestaande stedelijke gebied wordt dus al niet gemeden, laat staan dat het toekomstige stedelijke gebied wordt gemeden.

In de praktijk zullen de vliegtuigen verzamelen boven het Gooi en het Gooimeer, en dan over Haven, Overgooi, Hout, kortom alle bebouwing in Almere ten oosten van de A6 afdalen richting het vliegveld. Volgens de toelichting bij de aanwijzing wordt er niet gevlogen over `bestaande stedelijke bebouwing'. Kennelijk zijn Haven, Overgooi en Hout geen bestaande stedelijke bebouwing, terwijl er ook nog veel huizen bij moeten komen.

Hoe gaat georganiseerd worden dat in de toekomst de dalende Ke-vliegtuigen niet op een hoogte van 2.000 voet over stedelijk gebied zullen gaan vliegen?

Wat lezen we nu op p. 45 van de Toelichting bij het Aanwijzingsbesluit? Citaat:

Landend verkeer wordt van grotere afstand naar de baan toegeleid door de luchtverkeersleiding waarbij de luchtverkeersleider, rekening houdend met de aspecten veiligheid en efficiëntie (sic), koers- en hoogteaanwijzingen zal geven aan naderende vliegtuigen. De aanvliegroutes zijn dus maar "voorspelbaar" vanaf het punt waarop het vliegtuig zich recht voor de landingsbaan bevindt. Dit punt bevindt zich ca. 18 km voor de baan. Vanaf dit punt zijn de effecten in het MER weergegeven.'

Kortom, de inwoners van Almere zijn aan de Filistijnen overgeleverd. De milieueffecten zijn in elk geval niet onderzocht voor het hele gebied ten oosten van de A6 en ten zuiden van het 18-kilometerpunt.

21 Niet alleen het gemeentebestuur van Almere steekt zijn kop in het zand en doet er het zwijgen toe. Ook de edelherten zwijgen. Die moeten straks door de ecologische verbindingsstructuur, het Oostvaarderswold - een 'Robuuste Verbindingszone' in de Ecologische Hoofdstructuur - migreren van de Oostvaardersplassen naar de Veluwe vice versa. Voor vele miljoenen Euro's verdrijft het provinciebestuur agrariërs van hun land om deze migratie mogelijk te maken, en worden er viaducten aangelegd, en de Lage Vaart ondieper gemaakt. Vervolgens wordt dit gebied tot een 'Robuuste Herriezone' gemaakt van opstijgende en vooral dalende vliegtuigen. Planologische waanzin ten top. Of gaan we deze edelherten eerst muteren zodat ze tegen vliegtuiglawaai kunnen? Is er berekend hoeveel db(A) de edelherten daar te verduren krijgen, en of ze dan nog wel door het Oostvaarderswold willen migreren?

Het Oostvaarderswold zou ook als (compenserende) natuur moeten dienen, maar zo wordt deze natuur vooral aantrekkelijk niet voor dieren, maar voor een bepaalde mensensoort: de vliegtuigspotters. Die moeten bij Schiphol toch al aan hun gerief kunnen komen?

Ontwikkeling kosten luchtvaart

22 Bij alle prognoses over de ontwikkeling van de luchtvaart zal rekening moeten worden gehouden met de toenemende kosten: sterke stijging van de olieprijs, beprijzing van de CO₂-uitstoot, opnieuw een milieubelasting op uitgaand verkeer, en de onvermijdelijke invoering van belastingen op het luchtverkeer zoals BTW en accijns.

Nachtsluiting

23 Voorgesteld wordt de nachtsluiting te beperken van 23:00 tot 6:00 uur, met een uitloop tot 24:00 uur. In de praktijk zal dan menige vlucht zo worden gepland dat zij om 22:59 moet binnenkomen, maar feitelijk altijd later zal aankomen. De eerste vlucht zal ook vlak voor of precies om 6 uur vertrekken. Daartegen zal niet helpen dat tussen 6 en 7 uur een vlucht zwaarder telt. De vergunde grenzen zijn toch erg ruim.

Volgens de Europese richtlijn omgevingslawaai horen kleine en regionale velden een nachtsluiting te kennen van minimaal 7, maar liever 8 uur. Dat is niet voor niets omdat zeker van 6:00 uur tot 7:00 uur de verstoring gevoeligheid van de mens groter is dan normaal.

24 Onderzocht dient te worden hoe vaak gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheid nachtelijke vluchten uit te voeren. Het beleid met betrekking tot nachtvluchten (dus tussen 23:00 uur en 7:00 uur) zou naar onze mening moeten zijn dat deze *niet* plaatsvinden op vliegveld Lelystad, behoudens een zeer uitzonderlijke noodsituatie. Zo'n noodsituatie doet zich natuurlijk niet voor als systematisch vluchten zo worden gepland dat ze als regel te laat aankomen of te vroeg vertrekken.

25 De gevolgen van de voorgestelde zeer beperkte nachtsluiting zouden in elk geval serieus moeten worden meegewogen, allereerst voor de mensen. Waarschijnlijk slapen politici en vliegveldbestuurders alleen van 24 tot 6 uur, maar zeer veel mensen slapen al eerder, en zeker langer dan tot 6 uur. Er zijn veel studies beschikbaar over de gezondheidsschade voor mensen die al om 6 uur worden wakker gevlogen. Voor de mens is niet te vroeg wakker worden van groot belang. Dat geldt natuurlijk a fortiori voor kinderen.

Voor de dieren geldt een minder strak schema. Intussen is in eerdere studies, zoals die voor het vorige MER, onvoldoende ingegaan op de gevolgen voor nachttactieve dieren. Die worden namelijk actief zolang het donker is, en dat is niet alleen van 23/24 tot 6 uur het geval.

De BAH neemt nu maar aan dat het echt niet de bedoeling is de hele nacht te gaan vliegen. Misschien is dat wel al te goedgevolg: voortdurend wordt er door de luchtvaartsector op nachtopenstelling aangedrongen, of zelfs als voorwaarde gesteld voor uitplaatsing vanaf Schiphol.

Duidelijk is dat als er eenmaal de faciliteiten zijn voor 's nachts vliegen, er een enorme druk zal ontstaan om de nacht verder te verkorten, eerst via de 'randen van de nacht' en daarna helemaal. Ook hier wrekt zich de salamitactiek: als we allemaal weten dat de charters en vrachtvliegtuigen alleen komen als ze ook de hele nacht kunnen vliegen, waarom wordt dat dan niet eerlijk toegegeven?

In plaats van de Oostvaardersplassen de Oostboog of linksomhoog

26 De BAH staat positief over het besluit om niet over de Oostvaardersplassen te gaan vliegen, althans voor zover de piloten zich houden aan de geplande routes. Aanvankelijk was onduidelijk waarom niet werd gekozen voor de alternatieve Oostroute van Staatsbosbeheer en Natuur en milieu Flevoland. Op p. 38 van de conceptaanwijzing werd gesteld dat 'niet kan worden uitgesloten dat dit tot extra hinderbeleving voor de omwonenden leidt': een nogal magere motivering. Maar nu er toch voor de Oostboog, de linksomroute is gekozen, hoe zit het dan met de extra hinderbeleving van de tienduizenden inwoners van Almere die ten oosten van de A6 (gaan) wonen?

27 Overigens moet worden onderzocht in welke andere natuurgebieden verstoring kan optreden. Zie voor een overzicht hiervan p. 5 en 103 van het MER. Het MER is in dit opzicht onvolledig.

De rotestructuur ter discussie

28 Het MER is ook onvolledig omdat de effecten van de naderingsroutes niet zijn onderzocht. Zie boven.

Veiligheid

29 De veiligheidsanalyse met betrekking tot vogelaanvaringen geeft aan dat de risico's alleen op acceptabel niveau kunnen worden gebracht door een goed actief en passief vogelbeleid.

Dit betekent dat maatregelen zoals het aanpassen van de vegetatie, het verjagen en bejagen van vogels ingezet zullen worden. Deze maatregelen beperken zich niet tot ganzen, maar zullen ook gelden voor buizerds, kiekendieven en torenvalken.

Er moet helder gemaakt worden hoe dit zich verhoudt tot het provinciale beleid om een vogelvriendelijk beleid te voeren en om de foerageergebieden van vogels rondom de Oostvaardersplassen te vergroten. Dat geldt a fortiori voor de vogels die zullen verblijven in het Oostvaarderswold, precies in de route van het aan- en uitvliegen. Daarvan wordt verondersteld (p. 6 MER) dat die wel een alternatief binnen het gebied zullen opzoeken, `waardoor geen significant negatieve effecten worden verwacht'.
Waarom niet? Zijn die vogels genetisch zo gevormd dat ze weten dat ze niet in het Oostvaarderswold moeten zijn omdat daar vliegtuigen over heen bulderen?

30 De veiligheid is een groter wordend probleem. Terecht werd op de hoorzitting van 29 juni door een van de insprekers gewezen op het grote aantal vliegtuigongelukken, alleen al in Nederland. Het is puur mazzel dat Turkisch Airlines in februari 2009 niet op bebouwing is neergestort. Door moedwillig dwars door vogelrijke gebieden te willen vliegen, worden de risico's geheel onnodig vergroot.

Handhaving

31 De meeste overlast voor mens en dier is te verwachten als de vliegtuigen zich niet houden aan de voorgeschreven vliegroutes en -hoogtes. De luchthaven staat dan machteloos. De luchtverkeersleiding draagt hiervoor verantwoordelijkheid. In het aanwijzingsbesluit kunnen wettelijk gezien geen voorschriften opgenomen worden die zich richten tot de LVNL (ontwerpaanwijzing, hoofdstuk 7, p. 40). De Aanwijzing noch het MER bieden een uitweg voor deze impasse.
Het compromis dat gezocht wordt om luchthaven Lelystad binnen de wettelijke kaders open te stellen voor het beoogde vliegverkeer, hangt af van de mate waarin de vliegtuigen zich aan de voorgeschreven routes houden. Juist hierop is geen handhaving mogelijk! Dit is een ernstige tekortkoming van het Aanwijzingsbesluit.

Luchtverontreiniging

32 Door anderen is gewezen op de problemen van de luchtverontreiniging: toename van de aanwezigheid van fijn stof en kerosine in de lucht, en daarnaast stank. Hoe je dat kunt toestaan in een provincie met allerlei pretenties over duurzaamheid, is een raadsel.

Grondslag in PKB 2004

33 In de Startnotitie en in de Aanwijzing is de PKB 2004 als uitgangspunt genomen. Daarbij past een juridische kanttekening. Deze is dat deze PKB nog nooit inhoudelijk op rechtmatigheid is beoordeeld door de Afdeling bestuursrechtspraak omdat hiertegen geen rechtstreeks beroep openstond. In zoverre biedt de PKB dus een juridisch onzekere basis voor besluitvorming en kan haar rechtmatigheid in elk geval in deze procedure via exceptie toetsing aan de orde komen. In de Analyse zienswijzen van de Commissie 21, p. 10, onder 8a, wordt het wezen van deze exceptieve toetsing miskend. Daarom wordt ten onrechte niet op dit punt ingegaan.

34 De rechtmatigheid van de PKB staat derhalve nu wel bij de Afdeling bestuursrechtspraak ter discussie. De BAH wil zich hier aansluiten bij het betoog dat in de procedure die heeft geleid tot de Afdelingsuitspraak van 10 oktober 2007, namens Natuur en milieu Flevoland naar voren is gebracht door mr. Van den Biesen. De BAH verwijst hierbij naar het aanvullende beroepschrift van 6 oktober 2006, in de procedure bij de Afdeling met nummer 200606568/1, in het bijzonder p. 12-14, en de pleitnota ter zitting van mr. Klootra, in het bijzonder p. 6 (bijlagen D en E). Kern van het aangevoerde bezwaar is dat ook bij deze PKB een knip is gemaakt tussen fase 1 en fase 2. In het MER bij de PKB is fase 1 als nulsituatie gehanteerd, en bij het MER is er alleen gekeken naar de milieueffecten die de stap van fase 1 naar fase 2 zou hebben. Aldus is opnieuw en ook in dat kader nagelaten om fase `0' conform de aanwijzing van 1991 in de besluitvorming te betrekken en de beoogde eindsituatie daartegen af te zetten. Ook hier geldt weer dat de PKB en het daaraan ten grondslag liggende MER gebaseerd hadden moeten zijn op een vergelijking met de 0-situatie zoals vergund in de aanwijzing 1991. Daarmee lijdt de PKB aan een fataal gebrek, en kan dus niet als juridische basis voor de huidige conceptaanwijzing dienen.

De BAH verwijst dan ook naar de overgelegde passages uit het aanvullend beroepschrift en de pleitnota, die zij als hier *herhaald en ingelast* wenst aan te merken. De BAH is er van uitgegaan dat in de definitieve aanwijzingen zou worden ingegaan op de aangevoerde juridische bezwaren inzake de PKB 2004 en het daaraan ten grondslag liggende MER. Dat is niet het geval, wellicht wegens de al gesignaleerde misvatting over de exceptieve toetsing.

Rupsje nooit genoeg

35 Op pag. 3 van de Startnotitie is gesteld: `Hierdoor ontstaat de indruk dat Lelystad Airport telkens bezig is met weer een nieuwe uitbreiding. Dit beeld is onjuist.' Dat beeld is echter wel juist. Allereerst is er gewerkt met een extensieve toepassing van de aanwijzing 1991 via ontheffingen e.d. Daarnaast is er wel degelijk de aanwijzing 2001 geweest. Op basis van de overigens op dit punt geheel onjuiste uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 10 oktober 2007 met een rechterlijk gedogen waarom door geen van de partijen, ook niet door Lelystad Airport!, was gevraagd, mag Lelystad Airport meer dan in de aanwijzing 1991 is toegestaan.

Verder heeft Lelystad Airport de eventueel onjuiste beeldvorming geheel aan zich zelf te wijten door met grote regelmaat de publiciteit te zoeken met allerlei plannetjes en publicitaire luchtballonnetjes. Het beeld van rupsje nooit genoeg roept de hele luchthavenbusiness over zich zelf af. Als Schiphol even minder groeit, is al sprake van `crisis'.

Schijnprocedure?

36 In het algemeen zijn conceptplannen die bestuursorganen in inspraakprocedures inbrengen, geen echte concepten die in een `herrschaftsfreie Diskussion' bediscussieerd kunnen worden, maar standpunten die koste wat kost verdedigd moeten worden. De bestuurders en hun ambtenaren weten immers beter dan de burgers wat goed is voor deze burgers. Er is dan sprake van papieren, van pro forma inspraak.

In het verleden opgedane ervaringen bieden echter geen garantie voor de toekomst. De BAH heeft in haar zienswijze het vertrouwen uitgesproken dat er bij de verdere besluitvorming deze keer wel adequaat met haar zienswijzen rekening zou worden gehouden.

Nu dit niet het geval is, gaat de BAH voor de vierde keer in beroep. De bezwaren tegen het optreden van verenigingen als de BAH als een soort pseudoveldwachter zijn bekend, en gedeeltelijk ook terecht. Maar wat staat de BAH anders te doen als het gemeentebestuur van Almere zijn kop in het zand of in het Markermeer steekt, en met verwaarlozing van de legitieme belangen van de huidige en toekomstige inwoners van de planologie van zuidelijk Flevoland een puinhoop laat maken? En dan straks krokodillentranen huilt omdat de vliegtuigen over de bestaande en nog te bouwen huizen heen bulderen.

Conclusie

37 De conclusie kan kort zijn. De bestreden besluiten zijn op de hierboven aangegeven onderdelen genomen in strijd met de plicht tot een zorgvuldig onderzoek (art. 3:2 Awb), de plicht tot afweging van alle relevante belangen (art. 3:4, eerste lid, Awb), en de plicht tot een niet onevenredige belangenafweging (art. 3:4, tweede lid, Awb).

In het bijzonder springt het volgende in het oog. Het MER is in allerlei opzichten niet adequaat omdat allerlei relevante milieueffecten zoals die in Almere, niet zijn onderzocht. Het kan evenmin een grondslag voor besluitvorming zijn omdat niet is uitgegaan van de juiste referentie, namelijk de aanwijzing 1991. De PKB lijdt evenzeer aan een onherstelbaar gebrek, en kan dan ook geen juridische basis voor de besluitvorming zijn. Het in art. 4 van de Aanwijzing neergelegde regime is tot stand gekomen in strijd met de daarvoor geldende aanvraag- en inspraakprocedure. Al met al is vooral volkomen voorbijgegaan aan het belang van een behoorlijk woon- en leefmilieu in Almere, voor de huidige en de toekomstige bewoners.

De BAH vordert dan ook vernietiging van de bestreden besluiten, met veroordeling tot vergoeding van griffierecht en proceskosten.

De BAH verzet zich daarnaast reeds op voorhand tegen elke vorm van verder gedogen van een vliegveld dat nu reeds al te lang in strijd met de geldende aanwijzing 1991 heeft geopereerd.

Hoewel het om een aanwijzing in plaats van een vergunning gaat, wordt hierna af en toe van vergunnen gesproken. Het is eigenlijk ook gewoon een vergunning.

Het Gooi van Almere, waar het provinciebestuur wel heel streng de grondwaterkwaliteit bewaakt, maar de luchtkwaliteit en de geluidhinder kennelijk niet!

=====

BAH GAAT IN BEROEP - dec 2009

[nov 2009. Infobulletin]

Op termijn dalen (en stijgen) de Boeings 737 en de Airbussen 320 tussen 6 tot 24 uur over Almere Hout! Schiphol en Lelystad Airport zetten gewoon door.

Zoals we al vermoedden, waren de krantenberichten van begin oktober 2009 de gebruikelijke propaganda van de Schiphol Group. 'Voorlopig geen baanverlenging van vliegveld Lelystad', wilden ze ons doen geloven.

Uit de op 3 november 2009 gepubliceerde aanwijzing (= vergunning) op pag. 90 blijkt zonneklaar: er wordt alleen tijdelijk gewerkt met de bestaande baan, en daarvoor wordt een tijdelijke geluidszonering vastgesteld. Dit is al wel een uitbreiding ten opzichte van de aanwijzing 1991.

Op elk moment kan Schiphol bovendien besluiten de baan te verlengen tot 2100 meter, en dan beginnen de **Boeings 737 en de Airbussen 320 tussen 6 tot 24 uur over Almere Hout te dalen**. Als ze niet op tijd afdraaien, zullen ook de stijgers over Almere Hout vliegen. Als we nu niets doen, zijn we op termijn overgeleverd aan de welwillendheid van Schiphol. De omwonenden van Schiphol weten wat dat betekent.

De enige positieve ontwikkeling is dat nu wel het MMA, het meest milieuvriendelijke alternatief, wordt gekozen. (Waarschijnlijk was dit al een ingebouwde concessie, wisselgeld.) Maar laten we niet treuren: in elk geval is de uitvliegroute over de Oostvaardersplassen geschrapt, en is daarvoor de 'linksom-route' in de plaats gekomen, bij stijgen ten zuiden van de baan omkeren naar noordoost over de Vogelweg, en dan ten noordoosten van Lelystad wegvliegen.

Ook hier blijkt weer: de heckrunderen en de edelherten worden in hun Natura 2000gebied beter beschermd dan de mensen.

Behalve dan die heckrunderen en die edelherten die door de ecologische verbindingzone "Het Oostvaarderswold" willen migreren van en naar de Veluwe. Die krijgen de volle laag van de stijgers en dalers over zich heen. Zie voor dit alles de mooie overzichtstekening op p. 90 van de aanwijzing. (kijk op www.verkeerenwaterstaat.nl)

De aangegeven landingsroute vanuit het zuidwesten die de vliegtuigen vanaf 18 kilometer recht voor de landingsbaan moeten aanhouden, en die zij zullen gebruiken bij noorden en oosten wind, begint precies op **de locatie van de in aanbouw zijnde huizen in Vogelhorst 2, vlak naast de Vogelweg**.

GEFELICITEERD MET UW VRIJE KAVEL!

In de praktijk zullen de vliegtuigen verzamelen boven het Gooi en het Gooimeer, en dan over Haven, Overgooi, Hout, kortom alle bebouwing ten oosten van de A6 afdalen richting het vliegveld. Volgens de toelichting bij de aanwijzing wordt er niet gevlogen over 'bestaande stedelijke bebouwing'. **Kennelijk zijn Haven, Overgooi en Hout geen bestaande stedelijke bebouwing, terwijl er ook nog veel huizen bij moeten komen.**

Zoals het er nu uitziet, zal de Belangenvereniging Almere Hout (BAH) voor 21 december in beroep gaan bij de Afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State. Wie niet waagt, die niet wint. Nadere berichten volgen.

Zie www.verkeerenwaterstaat.nl, en dan doorklikken naar luchthavens etc.

=====

ZIENSWIJZE BAH VliegVeld - 20 juli 2009

[juli 2009 - brief (zienswijze) aan provincie Flevoland]

ZIENSWIJZE van de Belangenvereniging Almere Hout (BAH) inzake de ontwerp Aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad, de ontwerp Aanwijzing Wet ruimtelijke ordening en het Milieueffectrapport Lelystad Airport

Inleiding

1 De Belangenvereniging Almere Hout (BAH) wil graag haar zienswijze geven over de ontwerp Aanwijzing luchtvaartterrein Lelystad, de ontwerp Aanwijzing Wet ruimtelijke ordening en het MER Lelystad Airport.

In deze brief geeft de BAH aan welke bezwaren zij heeft tegen de ontwerpaanwijzingen, mede in het licht van haar kanttekeningen bij het MER.

Het is de BAH bekend dat ook Natuur en Milieu Flevoland een zienswijze zal inzenden. De BAH wil zich aansluiten bij deze zienswijze. Deze zienswijze moet dan ook als hier volledig ingevoegd en herhaald worden beschouwd.

Algemeen

2. Vooraf willen wij opmerken dat naar het oordeel van de BAH de gekozen benadering veel te beperkt is, omdat iedereen weet dat de échte plannen zoals die worden ontwikkeld aan de 'Alderstafel', veel verder reiken.

Kennelijk zetten de ministers hun nederlagenstrategie voort. De BAH heeft nu drie keer gewonnen bij de Afdeling bestuursrechtspraak: 5-11-2003, AB 2004, 176, over de MERplicht, 4-5-2005, JB 186, over de MERplicht, en 10-10-2007, JB 224, over de MERplicht, art. 3:9 Awb en het onzorgvuldig opereren van de Commissie voor de milieueffectrapportage. In alle in 2009 door of namens de ministers geproduceerde stukken wordt gedaan alsof de ministers maar een keer bij de Afdeling hebben verloren, maar dat is inmiddels drie keer. Keer op keer heeft de Afdeling de door de ministers gevolgde salamitactiek afgestraft, en de BAH is vol vertrouwen dat dit - indien nodig - een vierde keer ook het geval zal zijn.

Er is echter deze keer een pluspuntje: de routestructuur staat wel ter discussie. Zie p. 8 van het MER. In het verleden is steeds betoogd dat de routes worden vastgesteld door de minister van V&W op voorstel van Luchtverkeersleiding Nederland, en dat over deze routes niet viel te praten als het ging om de aanwijzingen. Gelukkig is nu ingezien dat de milieueffecten sterk afhangen van de routestructuur, en de routes staan nu dan ook ter discussie. Daarbij valt overigens op dat wel de startroutes uitgebreid aan de orde komen, maar niet de naderingsroutes. De naderingsroute uit het ZW is echter juist een grote belasting voor Almere en het Oostvaarderswold.

Overigens kent de discussie over de routes zo haar beperkingen: het zijn mooie lijntjes, maar de piloten houden zich er vaak niet aan.

Salamitactiek

3. Bij lezing van de stukken krijgt de BAH de indruk dat de aloude salamitactiek weer opnieuw wordt toegepast: de besluitvorming wordt weer opgeknipt zonder dat de echte ambities, een tweede Schiphol in Flevoland, op tafel komen. Dat zijn geen indianenverhalen, maar reële verwachtingen.

Rechtens moet als vertrekpunt worden genomen de situatie zoals die mocht zijn ingevolge de aanwijzing 1991. Daarbij moeten de later verleende ontheffingen en de aanwijzing 2001 (A-besluit), inclusief de rechterlijke gedoogbeslissing van 2007 (zie daarover onder 4), buiten beschouwing blijven. Toch wordt hier en daar gedaan alsof de referentiesituatie wel die van conform de aanwijzing 2001 is, in plaats van die conform de aanwijzing 1991.

De aanwijzing 2001 is echter door de Afdeling bestuursrechtspraak uitdrukkelijk herroepen. Dat betekent dat zij juridisch niet meer bestaat en juridisch gezien geacht moet worden nooit te hebben bestaan. Een dergelijke herroeping heeft onbeperkte terugwerkende kracht.

Bij een vergelijking met de situatie conform de aanwijzing 1991 staat de voorgestelde aanwijzing een enorme uitbreiding toe, en niet een beperkte, geleidelijke. Zou een vergelijking met de situatie conform de aanwijzing 2001 geoorloofd zijn, dan zou de gevolgde salamitactiek alsnog slagen.

Voor zover de conceptaanwijzingen en het MER niet zijn uitgegaan van een vergelijking tussen de situatie conform de aanwijzing 1991 en de voor 2009 aangevraagde situatie, lijden zij aan een niet te repareren gebrek. De BAH nodigt de ministers dan ook uitdrukkelijk uit in de aanwijzingen 2009 aan te geven waar zij werkelijk de situatie conform de aanwijzing 1991, en niet de aanwijzing 2001, als vertrekpunt hebben genomen. Anders zal de BAH deze kwestie voorleggen aan de Afdeling bestuursrechtspraak.

4. Wellicht is enige verwarring ontstaan doordat de Afdeling bestuursrechtspraak in haar uitspraak van 10 oktober 2007 - overigens zonder dat daar om was gevraagd door de appellanten, door de ministers of door de luchthaven - als voorlopige voorziening heeft bepaald dat de luchthaven Lelystad in werking mag zijn als ware de aanwijzing van 2001 van kracht, en - eveneens zonder dat daar door iemand, bijvoorbeeld de luchthaven, om is gevraagd - de opdracht heeft gegeven om binnen twee jaar nieuwe aanwijzingsbesluiten te nemen.

Door aldus in strijd met de beginselen van behoorlijk procesrecht te handelen, heeft de Afdeling niet alleen volkomen onrechtmatig beslist, namelijk tredend buiten de grenzen van het geding (art. 8:69, eerste lid, Awb), maar ook de ministers en de luchthaven op het verkeerde been gezet. Deze gaan er nu van uit dat er koste wat kost voor 10 oktober 2009 een nieuwe aanwijzing moet komen, terwijl het veel beter zou zijn geweest de uitkomsten van de Alderstafel af te wachten, en op basis daarvan nu eens een beslissing te nemen in het juiste perspectief: waar willen we met de luchthaven Lelystad echt naar toe in 2020/2025?

5. Merkwaardig is weer wel dat uit de beginsituatie 1991 wordt afgeleid dat de tijds horizon 2015 is. Waarom dit zo zou moeten zijn, wordt volstrekt niet gemotiveerd. Een tijds horizon tot 2015 lijkt de BAH volkomen ontoereikend.

Op p. 10 van de Startnotitie is gesteld dat een periode van 25 jaar wordt bestreken, en dat dit voor een MER wel uitzonderlijk lang is. Juridisch gaat het wel om de vergelijking met de situatie van 1991, maar feitelijk gaan we uit van de wetenschap van 2009. En dan is vooruit kijken over een periode van 6 jaar wel weer uitzonderlijk kort.

6. Bovendien is het - zoals gezegd - de ministers en de BAH bekend dat er veel verder reikende plannen bestaan dan nu worden gepresenteerd, plannen die ook aanzienlijk verder gaan dan de PKB 2004. Het is de huidige minister van Verkeer en Waterstaat Eurlings zelf geweest die heeft geroepen dat er veel charterverkeer naar Lelystad moet worden verplaatst, het is de Schiphol Group zelf geweest die daarop heeft gewezen, aan de 'tafels van Alders' is en wordt daar ook uitvoerig over gesproken, en ook het provinciebestuur van Flevoland en het gemeentebestuur van Lelystad drammen voortdurend in die richting. Waarom wordt er anders voortdurend geroepen dat er ook een openstelling 's nachts moet komen? Lelystad Airport is bij dit alles betrokken, en doet nu of haar neus bloedt. Er wordt nu gesproken over een scenario tot 1 miljoen passagiers per jaar. Iedereen weet dat er aan veel grootschaligere activiteiten wordt gedacht.

Daarbij zal het uiteindelijk gaan om veel verkeer, ook gedurende de hele nacht, met veel lawaaige vliegtuigen die net op de 2100 meter baan kunnen. Van een groene en blauwe provincie wordt *Flevoland* een *herrie*provincie.

Op p. 14 van de Startnotitie is gesproken over een 'optimaliseringsalternatief'. Bedoeld zal zijn een *maximaliseringsalternatief*. Kennelijk wil het gemeentebestuur van Lelystad zoveel mogelijk grote vliegtuigen binnenhalen.

De aannames die onder het kopje 'Afbakening' op pag. 9 van de Startnotitie zijn vermeld, zijn al met al volkomen buiten de realiteit. De enkele mededeling dat scenario's waarin wordt afgeweken van de op p. 9 genoemde begrenzings, 'nadrukkelijk als nog niet voorzienbare ontwikkelingen [worden] beschouwd' is uiterst merkwaardig.

7. Als niet van een meer realistisch scenario wordt uitgegaan, en wordt volhard bij de opknipmethode en de salamatactiek, zullen ook deze aanwijzingen uiteindelijk stranden bij de Afdeling bestuursrechtspraak, en terecht omdat ook nu weer geen reëel zicht wordt geboden op wat de echte voornemens zijn.

Locatie-MER ontbreekt

8. Wellicht dient deze voortgezette salamatactiek er ook toe om te voorkomen dat er een locatie-MER zou moeten komen. Dat zou natuurlijk een veel beter idee zijn, omdat de huidige locatie uiterst ongelukkig is, en er toe leidt dat om de plannen toch nog maar te redden, allerlei te verwachten effecten worden onderbelicht.

Toch is 2009 het moment om met de kennis van nu naar alternatieven te kijken. Als het uitgangspunt is de situatie zoals die is vergund in de aanwijzing 1991, dan is het effect van een verplaatsing natuurlijk nog zeer beperkt. De eventuele nadeelcompensatie kan dan ook worden beperkt tot hetgeen conform de aanwijzing 1991 is geïnvesteerd. Hetgeen is geïnvesteerd conform de aanwijzing 2001, is daarbij irrelevant, nu deze aanwijzing is herroepen.

9. Nu wordt aan de regionale Alderstafel gekeken naar een verplaatsing van het vliegveld (ontwerpaanwijzing p. 16). De BAH kan niet beoordelen of dit de zoveelste afleidingsmanoeuvre is, of dat dit een serieus plan is. Immers, ondanks alle vrome praat over transparantie en openbaarheid wordt dit soort overleg waar de werkelijke beslissingen vallen, gevoerd zonder openbaarheid en zonder mogelijkheden tot participatie van de 'gewone' burgers. Dat Natuur en milieu Flevoland wel mag aanzitten aan de Alderstafel, is ontoereikend. Immers, na het schandalige afknippen door het provinciebestuur van de subsidie, moet N&M Flevoland wel 'positief meedenken', op straffe van nog meer subsidiekorting. Als werkelijk zou worden gestreefd naar provinciaal 'draagvlak', zouden oppositionele organisaties als de VIVF en de BAH ook zijn uitgenodigd.

10. Als het resultaat is dat het vliegveld verder van de Oostvaardersplassen en van Almere weg richting Dronten wordt geplaatst, is de BAH daarover enigszins tevreden. De primaire vraag is echter of zo'n uitgebreid vliegveld eigenlijk wel nodig is, en of we de overlast van Schiphol steeds verder moeten verspreiden. Als de transportlobby vraagt om uitbreiding van het wegennet, springen de ministers toch ook niet meteen in de houding, en wordt toch ook niet blindelings elke uitbreiding toegestaan? (Hoewel?)

Waarom is dat met de luchtvaart, met rupsje nooit genoeg Schiphol, dan wel het geval? Als er straks jaarlijks 10 miljoen Chinezen naar Europa willen komen, breiden we Schiphol of Lelystad dan weer uit?

Is dit schuiven met mensen als pakketjes, als levende dozen, nu werkelijk het soort bedrijvigheid waar Nederland op zit te wachten? Waarom vindt geen enkele afweging van voor- en nadelen plaats, anders dan pro forma? Waarom wordt deze vorm van openbaar vervoer, uitgevoerd door particuliere ondernemingen, zo enorm bevoordeeld, middels allerhande faciliteiten, geen BTW, geen accijns, meteen weer afschaffen van de vliegtax?

Noodzaak baanverlenging

11. De aanleiding voor het aanvragen van de baanverlenging is dat de luchthaven denkt dat ze autonoom kan groeien met 30.000 Ke-vluchten naar ruim 1 miljoen passagiers. Deze groei zou binnen 4 jaar plaats vinden. De huidige economische conjunctuur geeft echter helemaal geen aanleiding tot een dergelijk groeiscenario. Dit scenario zal dus zeker niet in 4 jaar plaats kunnen vinden.

12. Van de 198.440 aangevraagde vliegbewegingen zijn er slechts 9.000 (=4,5 %) gereserveerd voor geregeld verkeer. De aangevraagde baanlengte is slechts nodig voor dit segment. De andere 95,5% procent van de vluchten kan toe met een baanlengte van 1850 meter. Het is ons volstrekt onduidelijk waarom deze baanlengte niet in het MMA zit.

In de richtlijnen staat dat er een duidelijke uitsplitsing met worden gemaakt tussen de autonome groei van de luchthaven en de 'uitplaatsing' van Schiphol. Dit gebeurt ons inziens onvoldoende.

Wel is duidelijk dat het geregeld verkeer uitplaatsing van Schiphol is. Dit past niet in het zakelijke karakter van de luchthaven.

13. Het verlenen van toestemming voor een landingsbaan van 2100 meter ten bate van een relatief klein deel van de exploitatie, en ten bate van een segment dat niet in de bedrijfsvoering van de luchthaven past, voedt de algemene opinie dat hier sprake is van een salamatactiek. Men denkt: zodra die landingsbaan er is, zal het gebruik meteen omhoog gaan. Het vertrouwen in de overheid wordt hierdoor ernstig geschaad. Door de startbaan te beperken tot de benodigde lengte zou dit effect worden voorkomen.

14. De baanverlenging wordt verder gepresenteerd als noodzakelijk voor de exploitatie (zie ook het MER p. 18: Boeing 737 en Airbus 320 moeten er komen!), maar nooit is aangetoond dat het vliegveld conform de aanwijzing 1991 niet exploitabel zou zijn.

In de opzet van 1991 zijn er natuurlijk ook veel minder kosten.

Te voorzien valt dat anders over enkele jaren weer een rapport komt waarin wordt betoogd dat de exploitatie volgens de nu voorgestelde opzet toch ook niet mogelijk is, en er dus weer verder uitgebreid moet worden.

Incrementele besluitvorming, planologie van niks

15. De BAH heeft al in verschillende procedures betoogd dat de besluitvorming over vliegveld Lelystad en meer in het algemeen die over vliegvelden zoals Schiphol, getuigt van incrementele besluitvorming: omdat we eerder al iets hebben besloten, gaan we nog maar weer een stapje verder, en nog maar een stapje verder etc. Er zou nu toch eindelijk eens voor Flevoland een doordacht planologisch idee voor de komende periode, tot 2025/2035, moeten worden ontwikkeld.

16. Bij een serieuze planologische studie komt waarschijnlijk naar voren dat de voorgestelde baan 05 recht gericht ligt op Almere, waar potentieel naast de bestaande bebouwing ten Oosten van de A6 in Hout en Overgooi, gigantisch veel huizen gebouwd gaan worden, ten ZW van de A27 en vervolgens ten NO van de A27 in Spiegelhout.

Het is een planologische blunder van de eerste orde om het vliegveld uit te breiden recht op die tienduizenden woningen af. Hoe de minister van VROM hiermee kan instemmen, is de BAH een raadsel. Op de kaartjes staat wel dat de stijgende vliegtuigen al voor Almere afbuigen, onder andere over de Oostvaardersplassen, - voor wat die papieren routes waard zijn -, maar het dalen bij noordelijke en oostelijke wind zal in elk geval over de bebouwing van Almere gebeuren, op een hoogte van 2.000 voet. Het lijkt wel of ook het gemeentebestuur van Almere niet op de kaart kan kijken, en daarom het zwijgen er toe doet. Daarom moet de

BAH als kennelijk de enige organisatie in Almere die wel een beetje vooruitkijkt, hier maar op wijzen.

17. Wat lezen we op p. 36 van het MER? `De provincie is voorstander van de ontwikkeling aan de oostzijde van Almere tot (van?, BAH) een groen woonwerkmilieu dat in het landelijk gebied geleidelijk overgaat in de eerdergenoemde ecologische verbindingzone Oostvaarderswold'. Hoe kun je er nu voor zijn om een `groen woonwerkmilieu' aan te leggen onder de bulderbaan van Lelystad?

Iets verderop: `De gemeente Almere en Lelystad Airport hebben afgesproken het operationeel gebruik van de luchthaven af te stemmen op de invulling van de toekomstige verstedelijking van Almere.' Voordat op deze afspraak een beroep kan worden gedaan, zal zij toch eerst openbaar moeten worden gemaakt. Als de ministers deze afspraak niet tegelijk met de aanwijzingen openbaar maken, dan zal door de BAH een beroep worden gedaan op de Wet openbaarheid van bestuur.

Maar los daarvan: wat kan die afstemming voorstellen? Als die bebouwing ten ZW en NO van de A27 er komt, hoe kunnen de dalende vliegtuigen dan ineens niet meer over die duizenden huizen vliegen? Op p. 57 lezen we: `Lelystad Airport streeft naar een goede afstemming tussen het gebruik van de luchthaven en de toekomstige woonfunctie van Almere'. `Streeft naar': bij deze `afspraak' gaat het dus om scheten in een vlindernetje, in ontvangst genomen door het gemeentebestuur van Almere.

18. Opvallend is dat op p. 37 van de conceptaanwijzing staat: `3. Bij het aanvliegen van baan 05 vanuit het zuiden wordt het bestaande stedelijke gebied van Almere gemeden.' Kijken we echter op p. 43 van het MER, dan zien we dat bij het aanvliegen vanuit het zuidwesten (niet: het zuiden) de aanvliegrouete begint op het kruispunt Vogelweg/Kievitsweg. Daar is nu al bebouwing, en daar komt nog veel meer bebouwing! Het bestaande stedelijke gebied wordt dus al niet gemeden, laat staan dat het toekomstige stedelijke gebied wordt gemeden. Gemotiveerd zou daarom moeten worden hoe in de toekomst de dalende Ke-vliegtuigen niet op een hoogte van 2.000 voet over stedelijk gebied zullen gaan vliegen.

19. Niet alleen het gemeentebestuur van Almere steekt zijn kop in het zand en doet er het zwijgen toe. Ook de edelherten zwijgen. Die moeten straks door de ecologische verbindingstructuur, het Oostvaarderswold - een `Robuuste Verbindingszone in de Ecologische Hoofdstructuur' - migreren van de Oostvaardersplassen naar de Veluwe v.v. Voor vele miljoenen Euro's verdrijft het provinciebestuur agrariërs van hun land om deze migratie mogelijk te maken, en worden er viaducten aangelegd, en de Lage Vaart ondieper gemaakt. Vervolgens wordt dit gebied tot een Robuuste Herriezone gemaakt van opstijgende en vooral dalende vliegtuigen. Planologische waanzin ten top. Of gaan we deze edelherten eerst muteren zodat ze tegen vliegtuiglawaai kunnen? Is er berekend hoeveel db(A) de edelherten daar te verduren krijgen, en of ze dan nog wel door het Oostvaarderswold willen migreren?

Het Oostvaarderswold zou ook als (compenserende) natuur moeten dienen, maar zo wordt deze natuur vooral aantrekkelijk niet voor dieren, maar voor een bepaalde mensensoort: de vliegtuigspotters. Die moeten bij Schiphol toch al aan hun gerief kunnen komen?

Ontwikkeling kosten luchtvaart

20. Bij alle prognoses over de ontwikkeling van de luchtvaart zal rekening moeten worden gehouden met de toenemende kosten: sterke stijging van de olieprijs, beprijzing van de CO2-uitstoot, opnieuw een milieubelasting op uitgaand verkeer, en de onvermijdelijke invoering van belastingen op het luchtverkeer zoals BTW en accijns.

Nachtsluiting

21. Voorgesteld wordt de nachtsluiting te beperken van 23:00 tot 6:00 uur, met een uitloop tot 24:00 uur. In de praktijk zal dan menige vlucht zo worden gepland dat zij om 22:59 moet binnenkomen, maar feitelijk altijd later zal aankomen. De eerste vlucht zal ook vlak voor of precies om 6 uur vertrekken. Daartegen zal niet helpen dat tussen 6 en 7 uur een vlucht zwaarder telt. De beoogde grenzen zijn toch erg ruim.

Volgens de Europese richtlijn omgevingslawaai horen kleine en regionale velden een nachtsluiting te kennen van minimaal 7, maar liever 8 uur. Dat is niet voor niets omdat zeker van 6:00 uur tot 7:00 uur de verstoring gevoeligheid van de mens groter is dan normaal.

22. Onderzocht dient te worden hoe vaak gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheid nachtelijke vluchten uit te voeren. Het beleid met betrekking tot nachtvluchten (dus tussen 23:00 uur en 7:00 uur) zou naar onze mening moeten zijn dat deze *niet* plaatsvinden op vliegveld Lelystad, behoudens een zeer uitzonderlijke noodsituatie. Zo'n noodsituatie doet zich natuurlijk niet voor als systematisch vluchten zo worden gepland dat ze als regel te laat zijn of te vroeg vertrekken.

23. De gevolgen van de voorgestelde zeer beperkte nachtsluiting zouden in elk geval serieus moeten worden meegewogen, allereerst voor de mensen. Waarschijnlijk slapen politici en vliegveldbestuurders alleen van 24 tot 6 uur, maar zeer veel mensen slapen al eerder, en zeker langer dan tot 6 uur. Er zijn veel studies beschikbaar over de gezondheidsschade voor mensen die al om 6 uur worden wakker gevlogen. Voor de mens is niet te vroeg wakker worden van groot belang.

Voor de dieren geldt een minder strak schema. Intussen is in eerdere studies, zoals die voor het vorige MER, onvoldoende ingegaan op de gevolgen voor nachttactieve dieren. Die worden namelijk actief zolang het donker is, en dat is niet alleen van 23/24 tot 6 uur het geval.

De BAH neemt nu maar aan dat het echt niet de bedoeling is de hele nacht te gaan vliegen. Misschien is dat wel al te goedgegelovig: voortdurend wordt er door de luchtvaartsector op nachtopenstelling aangedrongen, of zelfs als voorwaarde gesteld voor uitplaatsing vanaf Schiphol.

Duidelijk is dat als er eenmaal de faciliteiten zijn voor 's nachts vliegen, er een enorme druk zal ontstaan om de nacht verder te verkorten, eerst via de `randen van de nacht' en daarna helemaal. Ook hier wrekt zich de salamitactiek: als we allemaal weten dat de charters en vrachtvliegtuigen alleen komen als ze ook de hele nacht kunnen vliegen, waarom wordt dat dan niet eerlijk toegegeven?

Staatssteun

24 Recent heeft de Afdeling bestuursrechtspraak inzake vliegveld Eelde de vraag opgeworpen of daarbij sprake was van staatssteun, die ten onrechte niet bij de Europese commissie was gemeld. Het is de vraag of ook bij vliegveld Lelystad geen sprake is geweest of zal zijn van dergelijke steun vanwege Rijk, provincie Flevoland en gemeente Lelystad. De exploitatie zal dan ook berekend moeten worden zonder deze staatssteun, bijvoorbeeld voor de luchtverkeersleiding, en allerlei infrastructurele werken, daarbij mee te tellen.

En Almere dan?

25. Zoals al gezegd, lijkt het bij de besluitvorming wel alsof Almere niet bestaat. Toch is er in Almere al veel bebouwing ZW van de baan, en die zal de komende decennia alleen maar worden uitgebreid, eerst met het gebied Almere Hout binnen de A27, en daarna ook NO van de A27: Spiegelhout. Wie verzint het nou om een vliegveld uit te breiden richting een stad met straks honderdduizenden inwoners in het verlengde van de startbaan? De tegenwerping dat die vliegtuigen toch volgens planning andere routes vliegen, kan eenvoudig weersproken worden omdat alle betrokkenen weten dat als puntje bij paaltje komt, de piloten volkomen vrij zijn om zo hun eigen interpretatie aan die routes te geven. Dat is nu in Almere al goed te merken: daar vliegen allerlei vliegtuigen richting Schiphol op routes waar ze helemaal niet behoren te vliegen. Daarom ook zou de geluidhinder in de wijken in Almere ten Noorden en Zuiden van de A27, inclusief de piekbelastingen, in beeld moeten worden gebracht. Daarvoor zou er in elk geval ook meer duidelijkheid moeten komen over de te verwachten vlootmix.

En de Oostvaardersplassen dan?

26. Het is voor de BAH een groot raadsel hoe met de voorgestelde plannen aanzienlijke schade voor de Oostvaardersplassen kan worden voorkomen. Het is vrijwel onvermijdelijk dat betrekkelijk laag met vol vermogen op maximaal 3.000 voet hoogte over de Oostvaardersplassen zal worden uitgevlogen, met alle effecten van verstoring en gevaar van dien. Onduidelijk is waarom niet wordt gekozen voor de alternatieve route van Staatsbosbeheer en Natuur en milieu Flevoland. Op p. 38 van de conceptaanwijzing wordt gesteld dat 'niet kan worden uitgesloten dat dit tot extra hinderbeleving voor de omwonenden leidt': een nogal magere motivering. Maar als deze motivering nu eens wel toereikend is, hoe zit het dan met de extra hinderbeleving van de tienduizenden inwoners van Almere die ten oosten van de A6 (gaan) wonen?

27. De voorkeursroute voor Ke-verkeer (de grote vliegtuigen) loopt over de Oostvaardersplassen. De Oostvaardersplassen zijn Natura-2000 gebied. Daarom moet er bij nieuwe ontwikkelingen aangetoond worden dat er geen verstoring optreedt. In het MER staat aangegeven dat met de vliegroute over de Oostvaardersplassen aantoonbare verstoring op zal treden.

28. Aantoonbare verstoring treedt onder andere op door: overschrijding van de normen voor een stiltegebied, zoals vastgelegd in de provinciale verordening aantasting van waarden als ongereptheid, natuurlijkheid en rust, zoals vastgelegd in de aanwijzing staatsnatuurmonument 1986 negatieve effecten op de Natura-2000 doelstellingen voor broedende moerasvogels (roerdomp, woudaap, zilverreiger, lepelaar etc), ruiende vogels (eenden, ganzen) en vogels met een herstelopgave (blauwe kiekendief, porseleinhoen). In de conceptaanwijzing wordt er onvoldoende rekening gehouden met deze aantoonbare verstoring.

29. In het MER wordt ook geconstateerd dat de Oostvaardersplassen een uniek natuurgebied is en dat onderzoeksmateriaal over een soort gelijk natuurgebied niet voorhanden is (p. 144 van het MER, § 6.2.2, p. 62 van het natuuronderzoek). Er is hier dus sprake van een leemte in kennis. Blijkens p. 10 van het MER heeft onderzoek ter plaatse niet plaatsgevonden en is sprake van vermoedens en projecties. Die worden niet beter door hen als 'expert judgment' aan te duiden.

Het is volgens de BAH onvoldoende om de aanwijzing te baseren op bestaand onderzoek als men van te voren weet dat het ontoereikend is. Dit geldt te meer omdat het natuuronderzoek is toegespitst op vliegen tussen 7:00 en 19:00 uur. Het natuuronderzoek concludeert daarom dat schemerdieren weinig last zullen hebben van de vliegtuigen en dat het daarom wel mee zal vallen met de verstoring. Er is echter geen reden om aan te nemen dat het vliegverkeer niet maximaal gebruik zal maken van de geboden openingstijden. Het natuuronderzoek schiet daarom ernstig tekort, en kan daarom niet niet als onderbouwing van de besluitvorming dienen.

30. De vlieghoogtes van groot vliegverkeer zijn slechts een planning waar vanaf geweken kan worden. Afhankelijk van de drukte elders in het luchtruim kan door de luchtverkeersleiding besloten worden dat lager vliegen noodzakelijk is. Hierdoor kan het voorkomen dat Ke-verkeer op een hoogte van 1.000 voet over de Oostvaardersplassen vliegt. Alle onderzoeken tonen aan dat deze vlieghoogten wel degelijk negatieve effecten hebben op Natura-2000 en stiltegebieden. Zie voor een overzicht van deze gebieden p. 107 van het MER.

De oplossing die in de conceptaanwijzing wordt aangedragen, is dat er 'gemonitord' zal worden om een verstoring te constateren. Het moet duidelijker gemaakt worden op welke wijze dit zal gebeuren en door wie, en wat de maatregelen zullen zijn als er verstoring optreedt.

31. Ook overigens moet worden onderzocht in welke andere natuurgebieden verstoring kan optreden. Zie voor een overzicht hiervan p. 5 en 103 van het MER. Het MER is in dit opzicht onvolledig.

De routestructuur ter discussie

32. Het MER is ook onvolledig omdat de naderingsroutes niet zijn onderzocht.

Veiligheid

33. De veiligheidsanalyse met betrekking tot vogelaanvaringen geeft aan dat de risico's alleen op acceptabel niveau kunnen worden gebracht door een goed actief en passief vogelbeleid.

Dit betekent dat maatregelen zoals het aanpassen van de vegetatie, het verjagen en bejagen van vogels ingezet zullen worden. Deze maatregelen beperken zich niet tot ganzen, maar zullen ook gelden voor buizerds, kiekendieven en torenvalken.

Er moet helder gemaakt worden hoe dit zich verhoudt tot het provinciale beleid om een vogelvriendelijk beleid te voeren en om de foerageergebieden van vogels rondom de Oostvaardersplassen te vergroten. Dat geldt a fortiori voor de vogels die zullen verblijven in het Oosterwold, in de route van het aan- en uitvliegen. Daarvan wordt verondersteld (p. 6 MER) dat die wel een alternatief binnen het gebied zullen opzoeken, 'waardoor geen significant negatieve effecten worden verwacht'. Waarom niet? Zijn die vogels genetisch zo gevormd dat ze weten dat ze niet in het Oostvaarderswold moeten zijn omdat daar vliegtuigen over heen bulderen?

34. In het veiligheidsonderzoek wordt aangegeven dat de vogelaanvaringsrisico's boven de Oostvaardersplassen alleen een acceptabel niveau hebben als de vliegtuigen op een hoogte van meer dan 3.000 voet vliegen. Zoals hierboven is aangegeven, kan dat lang niet altijd gegarandeerd kan worden. De luchtverkeersleiding kan besluiten dat er op 1.000 voet gevlogen moet

worden. Daarmee neemt het risico op vogelaanvaringen toe tot een onacceptabel niveau.

De veiligheid is een groter wordend probleem. Terecht werd op de hoorzitting van 29 juni door een van de sprekers gewezen op het grote aantal vliegtuigongelukken, alleen al in Nederland. Het is puur mazzel dat Turkisch Airlines in februari 2009 niet op bebouwing is neergestort. Door moedwillig dwars door vogelgebieden te willen vliegen, worden de risico's geheel onnodig vergroot.

Handhaving

35. De meeste overlast voor mens en dier is te verwachten als de vliegtuigen zich niet houden aan de voorgeschreven vliegroutes en -hoogtes. De luchthaven staat dan machteloos. De luchtverkeersleiding heeft hiervoor verantwoordelijkheid. In het aanwijzingsbesluit kunnen wettelijk gezien geen voorschriften opgenomen worden die zich richten tot de LVNL (ontwerpaanwijzing, hoofdstuk 7, p. 40). De aanwijzing noch het MER bieden een uitweg voor deze impasse. Het compromis dat gezocht wordt om luchthaven Lelystad binnen de wettelijke kaders open te stellen voor het beoogde vliegverkeer, hangt af van de mate waarin de vliegtuigen zich aan de voorgeschreven routes houden. Juist hierop is geen handhaving mogelijk! Dit is een ernstige tekortkoming van het aanwijzingsbesluit.

Luchtverontreiniging

36 Door anderen zal ongetwijfeld worden gewezen op de problemen van de luchtverontreiniging: toename van de aanwezigheid van fijn stof en kerosine in de lucht, en daarnaast stank. Hoe je dat kunt toestaan in een provincie met allerlei pretenties over duurzaamheid, is een raadsel.

Grondslag in PKB 2004

37. In de Startnotitie en in de conceptaanwijzingen is de PKB 2004 als uitgangspunt genomen. Daarbij past een juridische kanttekening. Deze is dat deze PKB nog nooit inhoudelijk op rechtmatigheid is beoordeeld door de Afdeling bestuursrechtspraak, en in zoverre dus een juridisch onzekere basis voor besluitvorming biedt.

Mochten de conceptaanwijzingen worden omgezet in definitieve aanwijzingen, dan zal de BAH de rechtmatigheid van de PKB bij de Afdeling bestuursrechtspraak aan de orde stellen. Zij zal zich hierbij aansluiten bij het betoog dat in de procedure die heeft geleid tot de Afdelingsuitspraak van 10 oktober 2007, namens Natuur en milieu Flevoland naar voren is gebracht door mr. Van den Biesen. De BAH wijst hierbij op het aanvullende beroepschrift van 6 oktober 2006, 20000383, in de procedure bij de Afdeling met nummer 200606568/1, in het bijzonder p. 12 e.v. Kern van het aangevoerde bezwaar is dat ook bij deze PKB een knip is gemaakt tussen fase 1 en fase 2. In het MER bij de PKB is fase 1 als nulsituatie gehanteerd, en bij het MER is er alleen gekeken naar de milieueffecten die de stap van fase 1 naar fase 2 zou hebben. Aldus is opnieuw en ook in dat kader nagelaten om fase '0' conform de aanwijzing van 1991 in de besluitvorming te betrekken en de beoogde eindsituatie daartegen af te zetten. Ook hier geldt weer dat de PKB en het daaraan ten grondslag liggende MER gebaseerd hadden moeten zijn op een vergelijking met de 0-situatie zoals vergund in de aanwijzing 1991. Daarmee lijdt de PKB aan een fataal gebrek, en kan dus niet als juridische basis voor de huidige conceptaanwijzing dienen.

De BAH verwijst dan ook nu al naar dit aanvullend beroepschrift, dat zij als hier *herhaald en ingelast* wenst aan te merken. De BAH gaat er van uit dat in de definitieve aanwijzingen ingegaan zal worden op de aangevoerde juridische bezwaren inzake de PKB 2004 en het daaraan ten grondslag liggende MER.

Tevens zijn in dit aanvullend beroepschrift en in de pleitnota ter zitting van de Afdeling nog veel bezwaren aangevoerd, waaraan de BAH mettertijd zal refereren.

Rupsje nooit genoeg

37. Op pag. 3 van de Startnotitie is gesteld: 'Hierdoor ontstaat de indruk dat Lelystad Airport telkens bezig is met weer een nieuwe uitbreiding. Dit beeld is onjuist.' Dat beeld is echter wel juist. Allereerst is er gewerkt met een extensieve toepassing van de aanwijzing 1991 via ontheffingen e.d. Daarnaast is er wel degelijk de aanwijzing 2001 geweest. Op basis van de overigens op dit punt geheel onjuiste uitspraak van de Afdeling bestuursrechtspraak van 10 oktober 2007 met een rechterlijk gedogen waarom door geen van de partijen, ook niet door Lelystad Airport!, was gevraagd, mag Lelystad Airport meer dan in de aanwijzing 1991 is toegestaan.

Verder heeft Lelystad Airport de eventueel onjuiste beeldvorming geheel aan zich zelf te wijten door met grote regelmaat de publiciteit te zoeken met allerlei plannetjes en publicitaire luchtballonnetjes. Het beeld van rupsje nooit genoeg roept de hele luchthavenbusiness over zich zelf af. Als Schiphol even minder groeit, is al sprake van 'crisis'.

Schijnprocedure?

38. In het algemeen zijn conceptplannen die bestuursorganen in inspraakprocedures inbrengen, geen echte concepten die in een 'herrschaftsfreie Diskussion' bediscussieerd kunnen worden, maar standpunten die koste wat kost verdedigd moeten worden. De bestuurders en hun ambtenaren weten immers beter dan de burgers wat goed is voor deze burgers. Er is dan sprake van papieren, van pro forma inspraak.

In het verleden opgedane ervaringen bieden echter geen garantie voor de toekomst. De BAH vertrouwt er op dat bij de verdere besluitvorming deze keer wel adequaat met haar zienswijzen rekening zal worden gehouden.

Mocht dat niet het geval zijn, dan zal de BAH niet aarzelen voor de vierde keer in beroep te gaan. Het provinciebestuur van Flevoland kan wel proberen door een korting op de subsidie de procesmogelijkheden van Natuur en milieu Flevoland te verkleinen, bij de BAH zal dat zeker niet lukken.

Vliegen boven bewoond gebied dát willen we NIET !

Natuurlijk bent u óók tegen grote vliegtuigen. U en uw kinderen willen straks toch ook nog rustig slapen en niet iedere nacht vanaf 6:00 in de ochtend gestoord worden? Doe iets en geef uw naam en emailadres aan ons door!! >> **Contact.**

Zorg ook zélf voor bekendheid over onze belangen en over onze wijken. Samen moeten we het doen!

In de plannen over de vliegroutes zegt men dat deze niet over bewoond gebied gaan. Wij, ca. 1166 bewoners, wonen hier toch?

Met Vogelhorst II en de nieuwe woonwijk 'Nobelhorst' (Almere Hout Noord) die de gemeente en projectontwikkelaars willen bouwen, komen er nog meer mensen bij. Deze zullen ook niet blij zijn met uitbreiding en verzwaring van het vliegverkeer (..)

De wijken in A'Hout:

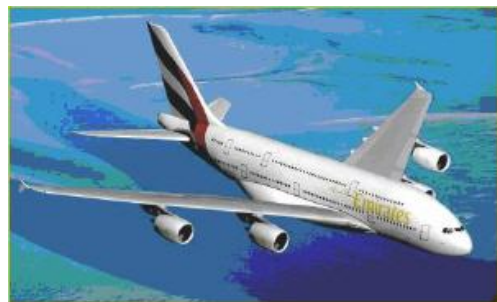
Vogelhorst I (sinds 1990)

Gebied Paradijsvogelweg (sinds 1990)

Vogelhorst II (sinds 2009, nu in uitbreiding)

Nobelhorst - A'Hout Noord, aanleg sinds 2012)

Over de duizen ouders en kinderen in Almere Hout !



Mens en dier willen straks nog rustig slapen Vliegveld
Lelystad - VLIEG OP !

Op termijn Boeings 737 over Almere Hout ?

De Belangenvereniging Almere Hout (B.A.Hout) bestaat sinds 1995 uit een groep vrijwilligers, die het op zich hebben genomen om beleidsontwikkelingen die van grote invloed zijn op het woongenot in de wijk Almere Hout op de voet te volgen en indien noodzakelijk actie te ondernemen zoals het voeren van gesprekken, indienen van bezwaren en onze ideeën middels zienswijzen of het voeren van procedures indien nodig.

[Home page](#)